Die wirtschaftliche Annäherung zwischen dem Deutschen Reiche und seinen Verbündeten

Zweiter Teil

Herausgegeben von Heinrich Herkner





Duncker & Humblot reprints

Schriften

bes

Vereins für Sozialpolitik.

155. **Band**.

Die wirtschaftliche Annäherung zwischen dem Deutschen Reiche und seinen Verbündeten.

Berausgegeben von Dr. Beinrich Berkner.

3weiter Teil.



Verlag von Duncker & Sumblot. München und Leipzig 1916.

Die wirtschaftliche Unnäherung zwischen dem Deutschen Reiche und seinen Verbündeten.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins für Sozialpolitik

Dr. Heinrich Herfner,

Geb. Regierungsrat und Professor der Staatswissenschaften an der Universität zu Verlin.

Zweiter Teil.

Mit Beiträgen von F. Eulenburg, R. Robatsch, W. Schiff, A. Winnig, R. Wissel, A. v. d. Leyen, R. Wiedenfeld und D. Rottmann.



Verlag von Dunder & Sumblot. München und Leipzig 1916. Alle Rechte vorbehalten.

Altenburg, S.=A. Piererfche Hofbuchbruderei Stephan Geibel & Co.

Inhaltsübersicht.

	Seite
1. Die Stellung der deutschen Industrie zum wirtschaftlichen 3w bund. Bon Dr. Franz Eulenburg, a. p. Prof. der Staatswiff	
bund. Bon Dr. Franz Eulenburg, a. v. Prof. der Stantswiff fchaften an der Universität in Leipzig.	
I. Die prinzipielle Frage	3—15
1. Politif und Wirtschaft	
2. Die Formen der Annäherung.	
II. Der öfterreichisch-ungarische Markt bisher	16-70
1. Der Außenhandel zwischen dem Zweibund	. 16
2. Öfterreich-Ungarns Ginfuhr nach Deutschland	. 19
3. Deutsche Aussuhr nach Öfterreich-Ungarn	. 22
4. Buch=, Runft= und graphische Gewerbe	. 26
5. Mineralijche Rohstoffe und Mineralöle	. 28
6. Lederindustrie	. 32
7. Maschinenindustrie	. 35
8. Metallverarbeitung	. 42
9. Holz- und Schnitstoffe	. 45
10. Textilindustrie	. 48
11. Reramische Industrie	. 55
12. Chemische Industrie	. 58
13. Elektrotechnik	. 60
14. Papierindustrie	. 61
15. Eisenindustrie	. 63
16. Rahrungsmittelgewerbe	. 66
17. Zusammenfassung	. 69
III. Über die fünftigen Entwicklungsmöglichkeiten	71—121
1. Die drei Bedingungen wirtschaftlicher Entwicklung	. 71
2. Deutsche Berdrängung fremder Konkurrenz	
3. Eindringen öu. Produtte in Deutschland	
4. Wirkung auf die ö.=u. Industrie	
5. Geographische Arbeitsteilung	
6. Günstige Folgen der Konkurrenz	
7. Handel mit den Baltanländern	
8. Kartellierung der Industrie	
9. Erstartung der öu. Volkswirtschaft	
10. Barläufige Grachnisse	

	Sett	e
Unhang I: Beispiele jur Prodi	ıftionstoften in Deutjchland und Öfterreich — 122	2
" II: Deutschlands Auf	zenhandel nach Hauptabteilungen und	
	13	4
" III: Deutschlands ind	uftrielle Ausfuhr nach Gewerbegruppen	
	912/13	6
	3 Augenhandel nach Gewerbegruppen	
		7
		٠
	und der Gewerbe Österreichs zur	
	der beiden Zentralmächte. Von	
Prof. Dr. Rudolf Kobatsch, G	eneralfekretär des Niederöfterr. Gewerbe-	
vereins in Wien		9
I. Allgemeine Gesichtspuntte		1
	rtichaftlichen Zusammenschluß; Hinweis	•
	cutsch-öfterreichisch-ungarischen Handels=	
• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	irtschaftliche Entwicklung; Unterschiede	
	ngspolitischem Gebiete; Berschiedenheit	
- · · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	Ginwendungen mit Hilfe handels= und	
produktionsstatistischer S		
II. Stellungnahme der einzel	nen Produktionszweige zur Wirtschafts-	
gemeinschaft		6
a) Glasindustrie und R	eramit; b) Baumwollindustrie (Spin=	
nerei und Weberei); o	e) Leinenindustrie; d) Wollenindustrie;	
	Bafchewarenerzeugung; g) Bekleidungs=	
	g; h) Runftgewerbe; i) Zuckerinduftrie,	
	Bierbrauerei; k) Chemische Industrien:	
l) Gifenindustrie; m) A		
III. Stellungnahme der Arbei		
Anhang)
	c und gewerblicher Körperschaften Öfter-	
	Liche Annäherung an das Deutsche Reich	
(Mitteleuropäische Wirt	jchaftsvereine, Handels= und Gewerbe=	
fammern in Brünn, R	eichenberg und Wien; Bund ber In-	
dustriellen Österreichs 1	ind feiner Gektionen in Wien, Auffig,	
Teplit; Induftrieller !	Rlub; Berjammlung der gewerblichen	
	hvereinigungen im Rieberöfterreichischen	
	handwerkerrat; Reichsverband der Ge-	
	öfterreichischer Metallwarenproduzenten:	
	Sutinduftrieller: Berein der Bau-	
meifter Öfterreichs).	garanta ott our	
3. Der Arbeiterschutz im Deutsch	en Reiche und in der öfterr	
	Dr. Walter Schiff, R. A. Minifterial-	
	ität in Wien 169)
	ebiet der Arbeiterschutvorschriften . 174	
· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	Rookiet har Mehaitarichulanneichriftan 176	

	Ingalisabernat.	V 11
***	01.5 27 4.24 82.5 4.40 4. 624 9. 627	Seite
III.	Personenschutz für Kinder unter 14 Jahren und für Jugendliche unter 16 Jahren	178
	1. Gesegliche Arbeitsverbote für Kinder und Jugendliche (Mindestalter)	178
	2. Ausnahmen vom Mindeftalter, Ausschluß ber Kinder und Jugendlichen von ungeeigneten, ungefunden, gefährlichen	
	Arbeiten durch die Verwaltung	180
	3. Gesetliche Borichriften über Sochstarbeitszeit für Rinder	183
	4. Gefehliche Borschriften über Höchstarbeitszeit für Jugendliche 5. Gefehliche Borschriften über Rachtarbeitverbot und Mindest-	184
	ruhe für Rinder und Jugendliche 6. Gesehliche Borschriften über Arbeitspanfen für Kinder und	187
	Jugendliche	188
	7. Erweiterung oder Einschränfung der Arbeitszeitvorschriften (Abschnitte 3—6) für Kinder und Jugendliche durch bie	
	Berwaltung	190
IV.	F1	196
	1. Danernde Arbeitsverbote für Franen	196
	2. Arbeitsverbote für Wöchnerinnen	197
	3. Gesetzliche Borschriften über Höchstarbeitszeit für Frauen 4. Gesetzliche Borschriften über Nachtarbeitverbot und Mindest-	197
	ruhe für Frauen	$\frac{198}{200}$
	6. Erweiterung oder Ginschränkung der Arbeitszeitvorschriften	400
	(Abschnitte 3—5) für Frauen durch die Berwaltung .	202
V.	Bersonenschutz für Arbeiter ohne Unterschied von Geschlecht und Alter	206
	1. Zulassung zur Arbeit	206
	2. Gesetliche Borschriften über Sochstarbeitszeit	207
	3. Arbeitspausen	208
	4. Gesetliche Arbeitszeitvorschriften für den Handel	209
	5. Ausdehnung der Arbeitszeitvorschriften ohne Unterscheidung	
	von Geschlecht und Alter durch die Berwaltung 6. Ginschräntung der Arbeitszeitvorschriften ohne Unterschei-	210
	6. Ginfchränkung der Arbeitszeitvorschriften ohne Unterschei- dung von Geschliecht und Alter durch die Berwaltung	212
VI.	Sonn= und Feiertagsruhe	217
	1. Grundfähliche Borichriften	217
	2. Gesetliche Ausnahmen	218
	3. Ginichränkung der Conntageruhe durch die Berwaltung	219
•	4. Ausdehnung der Sonntagsruhe durch die Verwaltung .	222
VII.	Arbeitsordnungen	223
VIII.	Betriebsschutz	223
	1. Gefetzliche Borichriften	223
	2. Ergänzung derallgemeinen Vorschriften durch die Verwaltung	226

		Seite
	IX. Lohnzahlungsvorschriften	229
	X. Sicherung der Durchführung des Arbeiterschutzes	230
	XI. Zusammenfassung und Ergebnisse	233
4.	Die Unnäherung der Zentralmächte und die Arbeiter. Bon	
	Auguft Binnig, Stellv. Borfigender bes deutschen Banarbeiter-	
	verbandes, Hamburg	247
	I. Geschichtlicher Überblick	- 252
	1. Das Donauland als deutsche Rolonie in der Geschichte 249	
	2. Das Ringen um die staatliche Einheit der Ration 250	
	3. Öfterreichs deutsche Aufgabe; Die Stellung der Donau-	
	monarchie zum Deutschen Reiche und in der Weltpolitik 251	
	II. Begiehungen zwischen den Arbeitern Deutschlands und Ofter-	
	reich: Ungarns	-260
	1. Geistige Beeinflussung der öfterreichisch=ungarischen Ar-	
	beiter durch die deutsche Arbeiterbewegung ; das deutsche	
	Gewerkschaftssystem als Borbild; Ausstrahlungen nach	
	ben Balkanländern	
	2. Öfterreichisch ungarische Arbeiter in Deutschland, ihre	
	Stärke in verschiedenen Berufsabteilungen und Gebieten 256	
	3. Organisatorische Beziehungen als Folge ber Arbeiter-	
	wanderungen	
	4. Deutsche Arbeiter in den Donauländern 259	
	III. Die Annäherung beider Reiche als Ergebnis des Krieges . 260-	-265
	1. Die Annäherung als politische Notwendigkeit und als	
	Ausdruck gemeinsamer Berantwortlichkeit 260	
	2. Fort mit den Aufenthaltsbeschränkungen 261	
	3. Die Annäherung auf dem Gebiet der Sozialversicherung 262	
	4. Wirtschaftspolitische Annäherung 263	
5.	Ein Beitrag zur Frage ber Unnäherung bes fozialen Ber-	
	sicherungsrechts Ofterreichs an das Deutschlands. Bon Rubolf	
	Wiffell, Arbeiterfetretär, Berlin	267
	Ginleitung	269
	Allgemeine Überficht über die öfterreichische Sozialverficherung	270
	Die Beftrebungen zur Invaliden- und Altersverficherung der fleinen	
	Selbständigen in Österreich	271
	Der erste Entwurf der öfterreichischen Regierung vom 3. November 1908	272
	Die Gründe für die Richtaufnahme der Invalidenversicherung der Selb-	
	ftändigen	276
	Die neuen Entwürfe 1909 und 1911	279
	Unmöglichkeit einer Selbständigenversicherung als Reichseinrichtung .	280
	Auf welchen Wegen tann man einer Selbständigenversicherung näher	
	fommen?	281
	Das Ausgedinge in Öfterreich	285
	Rann nicht eine Unfallverficherung der Gelbftandigen in der Land-	000
	mirtichaft nach beutschem Muster geschaffen merben?	287

Inhaltsüberficht.	IX
Diese Bersicherung in Deutschland	288 292 292 293
6. Die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn. Ihre Entwicklung und ihre Fortbildung bei engeren Sandelsbeziehungen. Bon Dr. Alfred von der Lepen, Wirkl. Geh. Rat, o. honorar-Professor an der Universität Berlin	297
I. Einleitung: Die Handels- und die Tarifpolitik des Deutschen Reiches und der öfterrungar. Monarchie	299 304 304
III. 2. Das deutsche Handelsgesehbuch, die Reichsverfassung und das (Berner) Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn- frachtverkehr	316 324 331 341
1. Allgemeines	341 344 347 356 360
7. Die deutsch-türkischen Birtschaftsbeziehungen und ihre Entwicklungsmöglichkeiten. Bon Dr. Kurt Wiedenfeld, o. Brof. ber Staatswissenschaften a. b. Universität Halle a. S.	373
2. Die deutsch-türkische Seelchiffahrt	375 376 376 377 381 387
III. Das Wirtschaftsleben der Türkei	403 404 408 410 413
Landwirtschaft und Bevölkerungsfrage	423 424 436 440

			Seite
8.	Denkschrift der bulgarischen Regierung über den Anschluß	Bul	
	gariens an die Mittelmächte und die Türkei.		451
	1. Was ist der Krieg?		453
	2. Betrachtungen über unsere bisherige Reutralität		
	3. Mit wem muß Bulgarien halten?		
	4. Warum Bulgarien die Neutralität preisgeben muß		
	5. Schlußfolgerung		476
9.	Bur Frage einer Wirtschaftsgemeinschaft zwischen Mitteleu	roba	
	und Rumanien. Bon Dr. Rottmann, Butareft		479
	Rapitel I. Die ben Zentralmächten aus dem Anichluß Rumd	iniens	
	erwachsenen Borteile		481
	II. Die Donaufrage		49 0

Die Stellung der deutschen Industrie zum wirtschaftlichen Zweibund.

Von

Franz Eulenburg (Leipzig).

Schriften 155. 11.

Inhalt.

		Seit
I.	Die	prinzipielle Frage
	1.	
	2.	
II.	Der	öfterr.=ung. Martt bisher 1670
	1.	Der Außenhandel zwischen bem Zweibund 16
	2.	Öfterreich-Ungarns Einfuhr nach Deutschland
	3.	Deutsche Ausfuhr nach Öfterreich-Ungarn
	4.	Buch-, Runft- und graphische Gewerbe
	5.	Mineralijche Rohstoffe und Mineralble
	6.	Lederindustrie
	7.	Maschinenindustrie
	8.	Metallverarbeitung
	9.	Holz- und Schnitstoffe
	10.	Textilinduftrie
	11.	Chemische Industrie
	12.	Reramische Industrie
	13.	Clektrotechnik
	14.	Bapierinduftrie
	15.	Eiseninduftrie
	16.	Rahrungsmittelgewerbe
	17.	Zusammenfassung
III.	ூர் ம	fünftigen Entwicklungsmöglichteiten 71—121
	1.	Die drei Bedingungen wirtschaftlicher Entwicklung 71
	2.	Deutsche Berdrängung fremder Konkurrenz
	3.	Eindringen öu. Produkte in Deutschland
	.,. 4.	Wirfung auf die öu. Industrie
	5.	Geographische Arbeitsteilung
	6.	Günstige Folgen ber Konkurrenz
	7.	Handel mit den Balkanländern
	8.	Rartellierung der Industrie
	9.	Erftarkung der ö.=u. Bolkswirtschaft
	10.	Borläufige Ergebnisse
OY Y.		
unna	_	: Beispiele für Produttionstoften in Deutschland und Öfterreich 122
"	11	: Deutschlands industrielle Einfuhr und Ausfuhr nach Gewerbe-
	111	gruppen 1907/08 und 1912/13
"	111	: Deutschlands Außenhandel nach Hauptabteilungen und Ländern
	IV	1912/13
	1 1	: Ofterreich-Ungarns Außenhandel nach Gewerbegruppen 1912/13 127

I. Die prinzipielle Frage.

1. Ein anderes ist von vornherein die Aufgabe des Politikers, ein anderes die Aufgabe des Bertreters der Bissenschaft. Jener stellt sich ein Ziel und sucht es mit den Mitteln der Überredung plausibel zu machen und zu empfehlen. Der Appell an den Willen wird feine Hauptstärke ausmachen. Ihn gilt es zu beeinflussen und nach bestimmter Richtung zu lenken. Diefer hingegen muß die Fälle der Möglichkeiten durchgehen, das Für und Wider abwägen, ohne sicher zu sein, das poli= tisch vielleicht wünschenswerte Ziel auch als erreichbar aufzeigen zu können. Er hat es nur mit dem Verstande zu tun, ohne dem Gefühl und der Stimmung, ohne auch dem Willen zur Tat in seinen Erwägungen Raum geben zu konnen. Gerade in der besonnenen Rritik muß sein Berdienst liegen. Für die Braris bermag andererseits nur eine solche Erörterung wirklich fruchtbar zu werden, die, ganz unbeeinflußt von der hohen Politik, den Dingen voraussetzungsloß zu Leibe geht. Sonst ver= fehlt sie ihren Zweck. Für uns ist das Thema gegeben. Das Resultat jelbst aber steht keineswegs von vornherein fest, sondern muß erst aus der Untersuchung gewonnen werden.

Gewiß, der Gedanke eines mitteleuropäischen Wirtschaftsblockes von Hamburg bis Konstantinopel hat etwas Faszinierendes an sich. Seit den Tagen des Freiherrn von Bruck hat er immer wieder die Geister beschäftigt. Die Borteile liegen auf der Hand. Sie scheinen die allerbedeutungsvollsten, seitdem zuerst Adam Smith jenen Zusammenhang zwischen Größe des Marktes, Durchführung der Arbeitszteilung und Erhöhung der Produktivität ein für alle Male aufgedeckt hatte. Man hat im hinblick auf die Bereinigten Staaten das Problem

¹ Eine Darstellung der neueren Bestrebungen bei E. Francke, Zollpolitische Einigungsbestrebungen in Mitteleuropa während des letzten Jahrzehntes (Schriften des Bereins für Sozialpolitik 1900). — L. Bosc: Zollallianzen und Zollunionen, deutsch von S. Schilder 1907, S. 237—311. — Hermann Losch, Der mittelseuropäische Wirtschaftsblock und das Schicksal Belgiens. 1914. — F. von Liszt, Ein mitteleuropäischer Staatenverband 1914.

so formuliert 2: "je größer der Raum, je größer die Bevölkerung, desto leichter eine Bervielfältigung der Broduktion und der Abgrenzungs= möglichkeit". Auch der weit bescheidenere Plan eines wirtschaftlichen 3weibundes muß gerade in unseren Tagen fast von jelbst mit besonderer Lebhaftigkeit entstehen. Nichts liegt näher als der Gedanke, aus dem militärisch-politischen Zusammengehen der beiden Zentralmächte auch eine dauernde wirtschaftliche Interessengemeinschaft zu gestalten. Der Gedanke hat den begeisterten Widerhall bei Politikern wie bei Gelehrten beider Länder, bei den Bertretern von Landwirtschaft, Industrie und Handel gefunden3. Er sei schon darum für die Zentral= mächte eine Notwendigkeit, so hat man gesagt, weil künftig auch die übrigen Mächte sich wirtschaftlich=politisch zusammenschließen würden. Uns bleibe dann gar nichts anderes übrig als ein Gleiches zu tun. Das Argument klingt verlockend genug. Ein 120-Millionenreich, das zum guten Teile sich selbst genügt, kann in den künftigen Handels= beziehungen ein viel entscheidenderes Wort mitsprechen, als wenn beide Länder getrennt auftreten. Diese Erwägungen scheinen für sich selbst zu sprechen; man wird fie aufs eingehendste prufen muffen und kann sich ihrer Tragweite nicht entziehen. Es handelt sich eigentlich nur noch um das Wie. Bom deutschen Standpunkt ist dabei die Stellung der Industrie das zentrale Problem, um das es sich bei der Frage der wirtschaftlichen Unnäherung eigentlich dreht. Darum ist eine prinzipielle Borbemerkung am Plage.

In der Mehrzahl der bisherigen Außerungen über die fünftige

² Philippovich: Ein Wirtschafts- und Zollverband zwischen Deutschland und Öfterreich-Ungarn 1914. S. 51.

³ Außer ben eben genannten Schriften noch Stengel, Zur Frage ber wirtschaftlichen Einigung von Deutschland und Öfterreich-Ungarn 1914. (S. 32.): "Es ift klar, daß ein so umfangreiches, sich bis zu einem gewissen Grade selbst genügendes Gebiet eben wegen dieser beiden Gigenschaften im internationalen Berkehr, namentlich beim Abschluß etwaiger Handelsverträge, ein entscheidnedes Gewicht in die Wagschale legen kann. Namentlich wird ein Wirtschaftsgebiet von solchem Umfange einen fühlsbaren Einfluß auf benachbarte Staaten ausüben." — Julius Wolf, Sin deutschsöfterreichisch-ungarischer Zollverband. 1915. Auch Klein, Kulturgemeinschaft nach dem Kriege 1915. S. 87 ff. — Als einziger Gegner Karl Diehl, Zur Frage eines Zollbündnisses zwischen Deutschland und Öfterreich-Ungarn. 1915; dazu die Kritit von Philippovich, Weltwirtschaftliches Archiv, Band V, S. 469 ff. — Während der Korrekturen erschien das Buch von Friedrich Naumann, Mitteleuropa 1915, das die Frage am tiefsten und eingehendsten behandelt. Eine Auseinandersehung sindet sich in meiner Literaturmiscelle: Weltwirtschaftliches Archiv Bd. VII, Heft 1 (1910).

Gestaltung der Beziehungen zwischen Deutschland und Österreichllngarn spielt das rein politische Argument die Hauptrolle — nicht eben zum Vorteil der Sache 4. Gewiß sind politische Mittel oft zu wirtschaftlichen Zwecken benutt worden, ebenso wie politische Zwecke durch wirtschaftliche Mittel erreicht werden können. Tropdem ist für die Erkenntnis Politik und Wirtschaft zunächst scharf zu trennen. Denn auf der anderen Seite ist nicht zu vergessen, daß gerade eine zu enge Berbindung wirtschaftlicher Momente zu politisch sehr uner= wünschten und unliebsamen Folgen führen kann. Zunächst steht es ja feineswegs fest, ob denn bei den mannigfachen Bölkern der ö.-u. Monarchie überhaupt jener Wille auch wirklich vorhanden ift, für den es nur den Weg zu finden gilt: ob bisher nicht zu ausschließlich allein die deutschen Stimmen laut geworden sind, die ja nur einen Teil der politischen Interessen des Donaustaates vertreten. Deutsche und Magh= aren, bei denen der politische Wille von vornherein vorhanden sein kann, machen boch nur zwei Fünftel der dortigen Bebolkerung aus. Aber lassen wir das ganz auf sich beruhen, so ist es doch in höchstem Grade unwahrscheinlich, daß die politische Konstellation von 1915 über= haupt nach dem Kriege lange Bestand haben wird. Dazu ist das Bündnis der Ententemächte zu unnatürlich, sind die Ziele jedes der Staaten zu verschiedenartig, sind auch wirtschaftlich die positiven Interessen des Bierverbandes ganz entgegengesette. Einstweilen ist ja nichts ge= meinsam als die Abneigung gegen Deutschland, was sie zusammenhält. Mit einer Anderung der politischen Konstellation haben wir also zu rechnen. Der wirtschaftliche Zweibund müßte aber auch dann seine Geltung behalten, wenn die politischen Berhältnisse sich ändern. Um jo notwendiger erscheint die rein wirtschaftliche Untersuchung der Frage losgelöst von jedem politischen Sentiment.

Dabei kann die Frage einer mitteleuropäischen Wirtschaftsgemeinsichaft nicht Gegenstand einer Untersuchung werden, da die Boraus=

⁴ Auch Julius Wolf, ber ben Gebanken bes mitteleuropäischen Wirtschaftsvereins seit langem vertreten hat, meint S. 3: "Es gilt, ben Schwung bieser Zeit
auf die Mühlen des beiderseitigen wohlverstandenen Interesses zu leiten." — Losch
a. a. O. S. 16: "Man kann gar nicht stark genug betonen, daß es die Festigung
der äußeren wie inneren Solidarität ist, welche für alle künstigen politischen Abmachungen zwischen zwei Großstaaten maßgebend sein muß." Die meisten Aufsähe
in den Zeitungen gehen von denselben politischen Erwägungen auß; eine Ausnahme
macht die Artikelreihe der Franksurter Zeitung ("Ein Wirtschaftsbündnis der Zentralmächte!) vom 1. bis 16. Mai 1915.

sekungen dafür einstweilen ganglich fehlen 5. Die Selbständigkeit der bistorisch gewordenen Staaten ift dazu doch zu groß, die Interessengegenfätze unter ihnen zu ftark, um solchen Erwägungen ernsthaft Raum geben zu können, wenn man realpolitisch denkt. Auch die Bereinziehung des dritten Bundesgenoffen, der Türkei, über deffen künftiges Schicksal noch nichts feststeht, muß unterbleiben. Gbenjo stehen die Balkanstaaten einstweilen ganz außerhalb der Erörterung. Deutschland hatte durch die mitteleuropäischen Staaten, außer Frankreich und Stalien, bis= her schon ein Biertel seiner Ginfuhr und zwei Fünftel der Ausfuhr. Mit den beiden Ländern kommt auf diese Staaten zusammen etwa ein Drittel der Einfuhr, bezüglich schon über die Hälfte der Ausfuhr 6. Diefes Übergewicht wird auch ohne alle zollpolitische Annäherung allein durch die geographische Lage Deutschlands bedingt: es wird in der Hauptsache jedenfalls auch ferner so bleiben. Gewiß werden die gufünftigen wirtschaftlichen Beziehungen der Bölker eine große Reihe von Beränderungen auf dem Gebiete der Weltwirtschaft hervorrufen. Gine Ablenkung mancher Handelsbeziehungen wird eintreten. Die Verschuldung der Staaten wird eine gang neue Steuer= und Bollpolitit nötig machen. Neue finanzielle Abhängigkeiten der einzelnen Länder untereinander find geschaffen worden, die neue Berbindungen verlangen. Die Stellung der Bereinigten Staaten wird jedenfalls eine Beränderung und zwar eine wesentliche Stärkung auf dem Welt= markte erfahren. All das zugegeben, so ist doch festzuhalten, daß sehr viele grundlegende Verbindungen und Verflechtungen der Länder untereinander in alter Beise bestehen bleiben muffen. Dazu gehört der Bezug von Rohftoffen und Lebensmitteln, die immer den Sauptteil des Welthandels ausmachen. Dazu gehört auch eine bestimmte Arbeits= teilung im Austausch von Fabrikaten der Rulturnationen, die untereinander noch stets die besten Abnehmer gewesen sind. Es gibt eben eine eigene Logit der wirtschaftlichen Notwendigkeiten. Der allergrößte Teil des heutigen Welthandels beruht gar nicht auf Willkür, nicht auf

⁵ Die Bestrebungen sind gut dargestellt in den genannten Schriften von L. Bojc und E. Francke.

⁶ Es find folgende Länder: Öfterreich-Ungarn, Türkei, Griechenland, Serbien, Rumänien, Bulgarien, Holland, Belgien, Schweiz, Norwegen, Schweden, Dänemark. Die Einfuhr aus diesen Ländern nach Deutschland im Jahre 1912/13 betrug: 23,6 v. H., die Ausfuhr dahin 39,8 v. H.; mit Frankreich und Italien waren die entsprechenden Zahlen 31,7 bez. 52 v. H.!

künstlichen Abmachungen, nicht auf Liebe und Abneigung, sondern auf jenen wirtschaftlichen Rotwendigkeiten, die nicht zu umgehen sind. Die Weltwirtschaft aber ist durchaus noch nicht abgeschlossen, sondern in steter Ausdehnung begriffen.

Deutschland wird darum die weltwirtschaftlichen Beziehungen nach allen Richtungen weiterpflegen und sogar noch ausdehnen muffen. Eine Einkapselung ist nun einmal ganz unmöglich, da aller Handel auf Gegenseitigkeit beruht. Es gilt vielmehr, durch ein neues System von Sandelsverträgen künftige Entwicklungsmöglichkeiten im Auge zu behalten. Der Gedanke der wirtschaftlichen "Annäherung" überhaupt scheint mir ganz auf der Linie dieser künftigen Entwicklung zu liegen: die Geschichte bewegt sich in gewissen Rhythmen von Freiheit und Bindung. Darum muß es als ganz unzweckmäßig erscheinen, eine Wirtschaftspolitik für ein halbes Jahrhundert von vornherein festlegen zu wollen. Die Feinde von gestern unter unseren Gegnern können die Freunde von morgen sein und umgekehrt. Wenn man die handels= und wirtschaftlichen Wandlungen der letten 50 Jahre überschaut, bann wird man doppelt borfichtig fein, ehe man eine dauernde Bindung awischen awei selbständigen Ländern erstrebt, die nur allzu leicht für beide Teile eine unerträgliche Fessel werden kann. hier muß alles politische und gefühlsmäßige Sentiment ausscheiden. Es handelt sich in Birtschaftsdingen vielmehr um reine 3 wechmäßigkeitsfragen. Erst wenn der wirtschaftliche Zweibund in sich Bestand hat, kann seine Durchführung empfohlen werden. Aus alledem rechtfertigt sich die völlige Trennung der wirtschaftlichen Betrachtung von der poli= tischen, rechtsertigt sich eine gänzlich realistische Behandlung des Gegenstandes. Rur unter der Boraussetzung der Freiheit in künftigen welt= wirtschaftlichen Beziehungen soll das zentrale Thema erörtert werden: welche Stellung die deutsche Industrie zu einer künftigen wirtschaftlichen Unnäherung amischen Deutschland und Bfterreich-Ungarn einnehmen kann. Dabei gehen unfere Ermägungen von der felbstverftand= lichen Annahme aus, daß in Wirtschaftsdingen sich die Menschen auch künftig vorzugsweise von wirtschaftlichen Erwägungen leiten lassen. Sonft scheint mir eine ernsthafte Diskuffion nicht gut möglich zu fein.

2. Dabei werden die Formen, unter denen diese Annäherung des Zweibundes sich durchzusetzen vermöchte, ganz verschieden sein. Wir dürfen im ganzen wohl fünf Formen unterscheiden:

- a) völlige Zollunion mit Freihandel im Innern,
- b) Zollbund mit Zwischenzollinie im Innern und gemeinsamer Außenzollgrenze,
- c) Tarifvertrag mit gegenseitiger Borzugsbehandlung,
- d) Tarifvertrag mit Reziprozität,
- e) erweiterter Tarisvertrag mit allgemeiner Meistbegünstigung.

Bon diesen fünf Möglichkeiten scheidet die erste, die völlige Zollunion, zurzeit überhaupt aus. Sie muß an ganz unüberwindlichen Schwierig= keiten scheitern, die oft genug hervorgehoben sind 7. Um einige zu nen= nen: die Berteilung der Zolleinnahmen, die Einrichtung eines Zoll= parlamentes, die verschiedenen Währungsverhältnisse, die Abweichungen der Rechtsprechung in Handelssachen, endlich die ganz verschiedenen Schutbedürfnisse der Industrien beider Länder. Was bei der Verbindung zwischen dem Deutschen Reiche und Luxemburg, die als Vorbild dienen kann, wohl durchführbar ist, ist es nicht auch zwischen den beiden Großmächten. Der Außenhandelswert auf den Ropf der Bevölkerung beträgt in Deutschland über 300 Mf., in D.-U. nur 100: der Stand der beiden Volkswirtschaften ist eben ein gänzlich verschiedener. Wirtschaft= lich erscheint dieser Gedanke auch darum undurchführbar, weil die österreichische und noch mehr die ungarische Industrie der deutschen Konkurrenz in keiner Beise gewachsen wäre. Die Vorteile der Zollunion und der Grund, warum man immer wieder auf sie zurückkommt, liegen in etwas Doppeltem: einmal in der politischen Geschlossenheit des Gebietes nach außen — erst dadurch wird dem Auslande gegenüber die völlige Gemeinsamkeit des Absakmarktes repräsentiert; sodann in dem Umstande, daß durch die Zollunion die Frage der Meistbegünstigung am einfachsten eine Lösung zu finden scheint. Man meint wenigstens, daß auf die Zollunion die Meistbegunstigungeklausel überhaupt keine Anwendung finden könne, sondern sie nur für eigentliche Handelsverträge gilt. Db diese Auffassung zutrifft, kann durchaus strittig sein, ist aber immerhin möglich. Übrigens würde auch die Zollunion kaum für die Ewigkeit geschlossen werden können, sondern nur auf eine bestimmte, allerdings längere Dauer, um eventuell beiden Teilen die Freiheit der Vertragsmöglichkeit wiederzugeben.

⁷ So bei Diehl, a. a. D. S. 37 ff.; auch bei Apt, Der Krieg und die Weltmachtstellung Deutschlands 1915. S. 43 ff. — Über die staatsrechtliche Seite in optimistischem Sinne auch bez. der Stellung Ungarns Stengel, S. 34 ff.

Nahe diesem ersten Blan steht der Gedanke des Bollbundes. bei dem die Länder getrennt marschierten und nur ein gemeinsamer Außentarif vorhanden wäre. Dadurch würde auch der Abschluß von Sandelsverträgen mit dem Ausland gemeinsam stattfinden. Der Bollbund würde mit dem gangen Gewicht des einheitlichen 120-Millionenreiches sich Geltung verschaffen. Im Innern aber könnten dabei die verschiedenen Interessen durchaus gewahrt werden. Vor allem ber= möchte durch die Zwischenzollinie, die natürlich niedrigere Säte als der Außentarif haben müßte, die nationale Industrie hinreichend ge= ichütt zu werden. Es würde auch die völlige Selbständigkeit der beiden Staaten nach außen gewahrt bleiben. Es kommt nur auf die formale Bleichheit und Sohe des gemeinsamen Augentarifes an. Jedes Land dürfte außerdem beim Eintritt in sein Gebiet spezielle Bu= sch läge für sich erheben, die das andere Land nicht berührten. Nur muß der Außentarif prinzipiell höhere Sätze vorsehen, als im Verkehr der beiden Länder untereinander bestehen, wenigstens soweit es sich um fremde Konkurrenzwaren dabei handelt. Man denkt dann an eine allmähliche Berabsehung der Zwischenzollinie in einem Zeitraum von etwa 50 bis 60 Jahren 8. Wir wollen dabei als selbstverständlich unterstellen, was es keineswegs ist, daß es unter allen Umständen erwünscht wäre, das andere Land auf Kosten des Auslandes zu bevorzugen.

Dieser Plan bietet gegenüber der Zollunion vor allem auch für die Industrie Ö.-Us. große Vorteile. Ebenso würden vielleicht die beisderseitigen Verwaltungsschwierigkeiten dabei geringer werden. Aber auch so bleiben einige wichtige Fragen offen. Einmal ob nur eine Zwischenzollinie zwischen Deutschland und den Doppelstaaten bestünde, oder ob zwischen Österreich und Ungarn nicht ebenfalls eine innere Zwischenzollinie erfolgen sollte. Es ist wahrscheinlich, daß die ungarischen Industriellen nur unter der Bedingung einer besonderen

^{*} Das ist vor allem der Gedanke von Julius Wolf in seinem Referate auf dem Mitteleuropäisichen Wirtschaftsverein (19. Juni, 23. und 24. Juli 1915). Der Beschluß des Bereins besagte: "Der mitteleuropäische Wirtschaftsverein in Deutschland hält es für geboten, die Schaffung eines weiten, einheitlichen Wirtschaftsgebietes zu betreiben, sei es mit gemeinsamer Zollgrenze, und einer den Bedürsnissen beider Bollswirtschaften angepaßten Zwischenzollinie, deren Abdau in der Frist einiger Jahrzehnte zu erfolgen hätte, oder durch gegenseitige zollpolitische Borzugsbehandlung, vor allem auch in Gestalt einer Bermehrung der zollfrei eingeführten Waren mit dem Ausblick auf späteren Ausbau dieser Freiliste."

Awischenzollinie auf den Wirtschaftsbund eingehen möchten 9; sie fürchten nun einmal die Bedrohung der eigenen Industrie durch die österreichische. Dadurch würde aber das Problem noch komplizierter Denn vermutlich müßten die Zwischenzollinien zwischen Deutschland und Österreich, zwischen Österreich und Ungarn, zwischen Ungarn und Deutschland je nach dem Stande der industriellen Ent= wicklung verschieden sein! Sodann bereitet die Frage über die Söhe des Außentarifes und über die Höhe der Zwischenzollinie wesentliche Schwierigkeiten. Entweder denkt man an eine Bindung der Zwischenzölle und eine verschieden abgestufte Erhöhung der Außenzölle. Oder man denkt an eine einheitliche Regelung aller Zollpositionen des Außentarifes mit einer berschieden abgestuften Erniedrigung der Binnenzölle. Für die deutsche Industrie würde aber eine Erhöhung der Zölle im Außentarif, die wohl von Ö.-U. öfters gefordert werden würde, sehr bedenklich sein. Andererseits ist überhaupt ein gemeinsamer Außentarif gerade in den wichtigsten Positionen nur schwer vorstellbar, da die Schutbedürftigkeit der deutschen und der ö.=u. Industrie ganglich verschieden ist. Man würde also doch wiederum eine Abstufung der deutschen Zuschläge einerseits und der ö.=u. andererseits zu dem ge= meinsamen Außentarif bornehmen muffen. Der weitere Bedanke ift dabei borhanden, innerhalb des Bollbundes die inneren Säte allmählich weiter zu ermäßigen — also etwa alle fünf bis sechs Jahre, bis in etwa 50 bis 60 Jahren die Zollunion mit einem einheitlichen Außentarif bon felbst entstünde. In der 3mischenzeit würde sich bann die v.=u. Industrie der sobiel stärkeren deutschen Konkurrenz angepaßt haben.

Mir scheint dieser letzte ganze Plan nicht völlig bis zu Ende gebacht zu sein. Denn man vergißt, daß, wenn der Außentarif in diesem ganzen Zeitraum nicht derselbe bliebe, dann auch jene gradweise Ersmäßigung der Binnenzölle seinen Sinn verliert; oft genug würde der Außentarif in dieser Zeit geändert oder erhöht werden. Man vergißt serner, daß es unmöglich erscheint, eine Industrie auf 50 Jahre nach demselben Zollschema "erziehen" zu wollen, wenn die Produktionsbedingungen doch nun einmal nicht gleichbleiben. Hauptsächlich aber geht durch den Zollbund mit abgestuften Außentarif und ein oder zwei oder gar drei verschieden abgestuften Zwischenzollinien ein großer Teil der

⁹ Eb. Palni, Deutschland und Ungarn 1915, S. 25 ff.

Borzüge wieder verloren, den man gerade von der Zollunion erwartet. Man hat dann eben nicht mehr ein einheitliches Wirtschaftsgebiet vor sich, das nach außen sehr imponierend auftreten könnte. Denn das Ausland würde gerade auf die Zollzuschläge der beiden Staaten ein Hauptgewicht legen; der Borzug des großen Marktes und des gesichlossenen Wirtschaftsgebietes würde dadurch wieder verloren gehen. Es sind dann eben in Wirtlichkeit zwei Zollgebiete. Andererseits aber glaubt man doch, daß der Erfolg dieses Zollbundes für beide Länder ein günstiger sein würde, weil dadurch die Frage der allgemeinen Meistsbegünstigung, von der man loskommen will, erledigt würde. Denn auch hier meint man, würde auf einen solchen Zollbund die Meistbegünstigung keine Anwendung sinden. Mit welchem Recht, muß einstweilen dahingestellt bleiben.

Einfacher als der Zollbund ist die Methode der reinen Borgugs= behandlung. Man würde im übrigen überhaupt wieder neue Tarifverträge abschließen. Auch zwischen Deutschland und Ö.=U. würde zunächst ein solcher neuer Tarifvertrag auf Zeit zustande kommen im Unterschiede zum Bollbund, der, wenn nicht auf die Dauer, so doch jedenfalls über eine weit längere Zeitstrecke abzuschließen wäre. Die Bräferentialbehandlung ist ja kaum eine prinzipielle Reuerung 10. Sie besteht schon zwischen den englischen Kolonien und dem Mutter= lande, sowie zwischen einigen südamerikanischen Staaten. wollten Ranada und die Bereinigten Staaten einen folchen Bräferentialvertrag schließen, der nur von Kanada nicht bestätigt worden ist. Die Schwierigkeit der Meistbegünstigung glaubt man auf andere Beise umgehen zu können. Im Prinzipe würde man die Meistbegunstigung beibehalten, weil sie doch auf der anderen Seite die Gemahr dafür bietet, daß man im Auslande nicht schlechter behandelt wird als ein dritter Staat. Aber man glaubt eine Formel einführen zu können, die dahin geht 10a: Meistbegunstigung nur unter dem Vorbehalt zu gewähren, daß daraus ein Anspruch auf Gleichstellung mit Ö.=U. bzw. Deutschland nicht gefolgert werden darf. Anders formuliert: "von der zukunftigen Meistbegunftigung follen die Bevorzugungen ausgenommen werden, die Deutschland und Habsburg einander gewähren." Es wäre

¹⁰ Die zahlreichen Ausführungen bei Bosc: Zollallianzen und Jollunionen.
10 a Die Formulierung bei J. Jastrow, Die mitteleuropäische Zollannäherung
und die Meiftbegünstigung 1915. C. 15 ff., C. 21. Dazu A. von Walterss
hausen, Der Artitel Elf des Frankfurter Friedens 1915, S. 36 ff.

immerhin möglich, daß das Ausland darauf einginge, wenn die Formel in den Friedensvertrag Aufnahme finden könnte. Hier würde aber eine Schwierigkeit sich vor allem daraus ergeben, daß auch andere, und besonders neutrale Staaten an der Bevorzugung teilzunehmen das stärkste Interesse haben. Es sei an die Schweiz, an Holland, an die Bereinigten Staaten gedacht. Es müßte dann prinzipiell drei Tarise geben: den Minimaltaris, der nur zwischen dem wirtschaftlichen Zweibund zur Geltung käme, der Maximaltaris, der allgemein angewendet würde, und der Generaltaris, der in der Mitte zwischen beiden stünde und den Meistbegünstigungsländern zugute käme. Aber dieses komplizierte Shstem würde voraussichtlich wieder einen Teil der Vorzugsbehandlung der beiden Länder illusorisch machen und auf große Schwierigkeiten im Auslande stoßen. Ob diese Fragen sich entscheiden ließen, entzieht sich vorläusig unserer Beurteilung.

Dann bliebe eine weitere Abschwächung des Zollbündnisses übrig, indem man auf den Gedanken der Reziprozität zurückgriffe ein System, das in den Bereinigten Staaten bekanntlich dauernd befolgt wird. Man würde damit die allgemeine Meistbegünstigung, die man sonst nur zugunsten Deutschlands und Ö.-Us. aufheben will, weiter einschränken. Man könnte die Bevorzugung, die diese beiden Länder sich gegenseitig gewähren, auch auf andere ausdehnen, wenn seitens dieser dritten Staaten besonder e gugeständnisse eingeräumt werden. Auch dann würde D.-U. und Deutschland einander noch näher verbunden bleiben, indem sie eben sich prinzipiell den Minimaltarif ein= räumten, an dem teilzunehmen anderen Ländern nur unter besonderen Zugeständnissen möglich wäre. Es bliebe also ein näheres Wirtschafts= verhältnis zwischen beiden Staaten, ohne doch dritten Staaten dadurch die Möglichkeit der Teilnahme zu rauben. Freilich hängt auch hier alles von dem fünftigen Verhalten fremder Staaten ab. Es ist immer mit der Wahrscheinlichkeit zu rechnen, daß, wie bei uns die Waffenbrüder= schaft zu einer näheren Bevorzugung geführt hat, dasselbe auch zwischen anderen Ländern geschieht: so zwischen Frankreich und Großbritannien, zwischen Rugland und England oder zwischen Frankreich und Stalien. Man wird das Moment der bloßen Nachbarschaft, das Ö.=U. und Deutschland verbündet, dagegen nicht geltend machen können, um eine Bevorzugung in irgendwelcher Form bei anderen Ländern zu hindern. Die Länder des lateinischen Münzbundes hätten ja außerdem ichon die Bährung gemeinsam.

Dann bleibt als lette Möglichkeit der wirtschaftlichen Unnäherung die alte Methode des Tarifbertrages mit unbedingter Meist begünstigung übrig, die schon bisher besteht. Für sie spricht zunächst vom deutschen Standpunkt der Umstand, daß Ö.=U. für Deutsch= land nur ein Markt neben sehr vielen anderen sein kann, und daß von vornherein nicht eine Berschlechterung mit anderen bisherigen Absatz und Bezugsgebieten in Aussicht genommen werden darf. Gegen sie spricht der Umstand, daß eine Neuorientierung der Handels= politik ohne dies eintreten wird und eine Stärkung der deutschen wie vor allem der ö.=u. volkswirtschaftlichen Position notwendig ist. Trot= dem könnten auch in einem solchen Tarifvertrag wesentliche Unde= rungen gegenüber dem bisherigen Zustande vorgenommen werden; wir wollen fie nur andeuten, da über deren Durchführung an anderer Stelle des Werkes ausführlich gehandelt wird. Wir können wohl von einem "erweiterten Tarifvertrag" sprechen. In ihm müßten außer dem Zolltarif und dem Niederlassungsberkehr noch folgende Bunkte vereinbart werden:

- 1. Anpassung in der Tarifierung der einzelnen Positionen: dadurch würde die Verständigung der Zollbeamten zwischen den beiden Ländern wesentlich erleichtert und die Unklarheiten der Zolltarife beseitigt werden;
- 2. gleichmäßige Behandlung der Tarifpolitik und Gleichstellung der Güterklassifikation mit Bermeidung der Frachtdisparitäten, der Sondertarife von Privatbahnen und der Richtungstarife. Gerade das Tarifmoment wird für den Güterverkehr zweier Länder von ausschlaggebender Bedeutung, es ist bisher keineswegs im Sinne der Förderung des beiderseitigen Austausches gehandhabt worden;
- 3. Ausgleichung der Gültigkeitsdauer des Patent-, Muster- und Markenschutzes, so daß nicht unter anderem deutsche Muster in drei Jahren ihren Schutz im Donaustaate verlieren können;
- 4. Schaffung von neutralen Zollinstanzen aus Vertretern beider Länder, die nicht mehr einseitig das fiskalische Interesse lediglich eines der beiden Staaten wahrnehmen;
- 5. schnellere Entscheidungen in Berzollungsbestimmungen und Rücksichtnahme der Rechtsprechung auf die Interessen des anderen Landes bei Handelsstreitigkeiten:

- 6. Sicherung der Zahlungsbedingungen bei Lieferungen des Nachbars landes;
- 7. Wesentliche Erleichterung des Veredelungsverkehrs und des freien Zollverschlusses, sowie des Durchgangsverkehrs nach dem Balkan: im Sinne einer Erleichterung des Güteraustausches.

Es kommt hierbei zunächst auf die Berständigung über die Formalitäten, nicht so sehr auf den realen Inhalt der einzelnen Punkte an; dieser müßte vielmehr besonderen Bestimmungen unterliegen. Die Liste dürfte wohl noch erweitert werden, obwohl die Hauptpunkte damit getroffen sein werden. Der Tarisvertrag selbst müßte in der Hauptsache, nämlich in der Normierung der einzelnen Zollsäte, natürlich ebensfalls eine prinzipielle Ünderung erfahren: die Freiliste der Wareneinssuhr könnte erhöht, gewisse andere Zölle zweckmäßiger erhoben werden. Im ganzen müßte im Handelsvertrag das allgemeine volkswirtschaftsliche Interesse in stärkerer Beise zur Geltung kommen. Meistbegünsstigung wäre allgemein und unbedingt zu gewähren. Nicht ebenso aber die übrigen Sonderabmachungen des Vertrages.

Für eine von diesen fünf Möglichkeiten wird man sich prinzipiell bei künftigen Handelsbeziehungen entscheiden müssen. Ihre Ausführung würde Sache der Verwaltungspraxis und Verwaltungspolitik sein, die ebenfalls in besonderen Vereinbarungen festzusezen wäre. Mit Ausnahme der völligen Jollunion, die von vornherein wohl ausscheidet, läßt sich a priori vom wirtschaftlich en Gesichtspunkte aus nichts über Wert oder Unwert des einzelnen Systems sagen. Aber alle besouten gegenüber dem bisherigen Justande eine stärkere wirtschaftliche Unnäherung. Jur Entscheidung über die wirtschaftliche Zweckmäßigkeit kommt es vielmehr auf die wirkliche bisherige Stellung der deutschen Industric auf dem ö.su. Markt an, sowie auf die Entwicklungsmöglichskeiten, die sich künftig ergeben werden. Diese haben wir nunmehr kritischsrealistisch zu betrachten *. Politik ist nun einmal die

^{*} Die Grundlagen für die folgenden Untersuchungen bilden in erster Linie die beiderseitigen Handelsstatistiken und die Zolltarise. Ergänzend hinzu tritt eine größere Reihe von Zeitungs- und Zeitschriftenaussätzen. Sehr wesentliche Dienste geleistet haben die etwa 300 Antworten, die mir auf eine Umfrage dei Fabrikanten und Interessen- verbänden zuteil geworden sind. Die Ausstührungen, die zum Teil außerordentlich lehrreich waren, sind von mir gewissenhaft berücksichtigt und in Erwägung gezogen worden. In den Verhandlungen von Wirtschaftsvereinen, soweit sie mir zur Einsichts-

Kunft des Boraussehens und Boraussagens. Sie bermögen wir aber nur durch ein Bersenken in die inneren Beziehungen der Länder zu erfassen. Bei der Kompliziertheit der Fragen und dem Mangel an eigentlichen Borarbeiten kann es sich nur um eine vorläufige Stellungnahme handeln.

nahme vorlagen, sind die Fragen bisher nur gestreift worden. Eingehende Untersiuchungen werden öfters für die Zukunft in Aussicht genommen. Es wird wohl zweisellos eine eingehende Enquete vorangehen müssen, bevor die neuen Handelsverträge abgeschlossen werden. Wenn der Umfang dieses Beitrages den gesteckten Rahmen weit überschreitet, so lag das daran, daß Vorarbeiten auf diesem Gebiete saft ganz sehlen und darum die Sache von Grund aus aufgebaut werden mußte.— Sine Ergänzung sindet diese Abhandlung in meiner Literaturmiscelle: Weltwirtsichaftliches Archiv Bd. VII, Heft 1 (1916), wo auch die politischen Gesichtspunkte berührt werden.

II. Der österreichisch-ungarische Markt bisher.

1. Um ein Bild der künftigen Entwicklungsmöglichkeiten zu ge= winnen, wird man zunächst die Stellung der deutschen Industrie auf dem ö.=u. Markte in Betracht zu ziehen haben. Gewiß ist es richtig, daß das künftige Wirtschaftsleben nicht die restlose Fortsetzung der vorangegangenen Periode sein kann. Denn zuviele Berbindungen sind zerriffen, zuviele Beziehungen geftort, zuviele Underungen inzwischen bei den Neutralen eingetreten, um ohne weiteres die alten Verhältnisse in derselben Form und demselben Umfange wieder aufnehmen zu können. Tropdem wird man methodologisch nur jo vorgehen dürfen, daß man die Stellung der deutschen Industrie zur ö.=u. Volkswirtschaft bor dem Rriege sich vergegenwärtigt. Sie ift in wesentlichen Berhält= niffen und Bedingungen verankert, die zum größten Teile auch nach dem Kriege weiterbestehen werden. Es stecken Rotwendigkeiten darin, die wir nicht fortdenken können. Nur auf diese Beise erhalten wir feste Anhaltspunkte zur Beurteilung der künftigen Gestaltung, können wir die Ursachen der hemmungen und Förderungen herausfinden. Natürlich kommt zur Beurteilung dieser Lage auch umgekehrt der Abfat der ö.=u. Induftrie in Deutschland in Betracht sowie die Kon= kurrenz, die dadurch der deutschen Industric erwächst. Aber die Erörterungen über den deutschen Absatz in der Doppelmonarchie werden doch die Sauptsache bleiben muffen.

Im letten Menschenalter, seit 1880, hat sich die gesamte Einsuhr aus Ö.=U. nach Deutschland etwas mehr als verdoppelt, die deutsche Aussuhr dahin hat sich im selben Zeitraum aber sast vers vers vier facht! Es betrug die Einsuhr aus Ö.=U. im Jahre 1880 bereits 401, im Jahre 1913 erst 828 Mill. Mk., das ist 100:206. Unsere Ausschland abhin in denselben Jahren war 294 bezüglich 1105, das ist 100:376. In den Handelsbeziehungen beider Länder hat sich also Deutschland als das bei weitem stärkere erwiesen. Ja es ist in dieser Beziehung ein vollständiger Bechsel eingetreten. Bis vor wenigen Jahren (1908) war die Handelsbilanz Ö.=Us. mit Deutschland immer aktiv, da dau=

ernd mehr Waren zu uns geschickt, als von uns bezogen wurden. Bon da an hat sich das Verhalten aber umgekehrt: die deutsche Ausfuhr überwiegt jetzt und die Handelsbilanz Ö.-Us. zu Deutschland ist passiv geworden 11. Die Einsuhr aus der Donaumonarchie hat seit dem Besinn dieses Jahrhunderts nur noch unwesentlich zugenommen. Sie weist zwar geringe Schwankungen, aber keine ausgesprochen steigende Tendenz mehr aus. Dagegen zeigt die deutsche Aussuhr eine stetig aussteigende Linie, die bisher eine Unterbrechung nicht ersahren hat. Bis zu dem neuen Jahrhundert wuchs die ö.-u. Einsuhr nach Deutschsland schneller als die deutsche Aussuhr dahin. Seitdem ist das Tempo der letzteren etwa sieb en mal so rasch gewesen 12.

Dabei bedeutet das Jahr der neuen Handelsberträge 1907 insofern noch einen besonderen Abschnitt, als seitdem diese Tendenz sich noch schärfer ausgebildet hat. Mit anderen Worten: die Passibität zu D.=Us. Ungunsten ist noch im Steigen begriffen 13. Dafür

11	Den	ıtsche		Deu	tjáje
	Einfuhr aus ÖU.	Ausfuhr nach ÖA.		Einfuhr aus ÖU.	Ausfuhr nach Ö.=U
	in Millionen Mark		in Millionen Mark	in Millio	nen Mark
1900	724	511	1907	812	717
1901	693	492	1908	752	737
1902	720	533	1909	754	764
1903	755	531	1910	759	822
1904	732	584	1911	739	918
1905	773	595	1912	830	1035
1906	810	644	1913	828	1105

12			Zunahme der						
				Einfuhr			Mus	fuhr	
aus Ö.=U.						nad)	Ö.₌U.		
1880/19	00			*	75	,5	6	5,3	
1900/19	13				17	,5	127,3		
						~ * · ·			
13					(Einfuhr	3	lusfuhr	
1907						100		100	
1909						93		107	
1910						93		115	
1911						91		128	
1912						102		140	
1913						102		154	

Schriften 155. II.

Wir legen hier stets die deutsche Handelsstatistif zugrunde. Wenn sie sich von der Ö.-Us. unterscheidet, so aus dem Grunde, weil in dem einen Falle Transport- und Bersicherungstosten hinzugerechnet werden, im anderen Falle nicht.

Mit Recht bemerkt übrigens in anderem Zusammenhang Waltershaufen: (S. 15), daß den Schlüffen aus der Handelsbilanz auf den Rugen der jeweiligen Handelspolitif immer nur ein beschränkter Wert zukomme, wenn die ökonomische Entwicklung beider Länder verschieden ftark ift.

2

ein paar Zahlen. Es betrug die prozentuale Zunahme des Außenshandels:

		Prozentuale	Zunahme der	
	Einfuhr	aus Ö.=U.	Ausfuhr	nach Ö.=U.
	insgefamt	pro Jahr	insgesamt	pro Jahr
19001907	. 15,5	2,2	72,3	10,3
1907—1913	. 1,6	0,3	54,0	9,0

Die ö.=u. Einfuhr nach Deutschland stagniert also fast ganglich. Die deutsche Ausfuhr dagegen hat zwar in den letten Jahren gegen die ersten des neuen Jahrhunderts absolut eine kleine Verlangsamung er= fahren, ift aber im Berhältnis noch größer geworden. Seit dem Inkrafttreten des neuen Handelsvertrages hat Ö.=U. nur gerade seine Einfuhr zu uns aufrechterhalten können, nachdem jie anfangs jogar zurückgegangen war; Deutschland dagegen hat seitdem seine Ausfuhr in die Nachbarmonarchie mehr als verdoppelt. Es kann durchaus zweifelhaft sein, wieweit der neue handelsvertrag selbst dafür verantwortlich zu machen ist, wieweit andere Momente mitsprechen, die sich der nachträglichen Beurteilung entziehen. Nur dies wird man sagen können: Seit den letten Zollveränderungen hat Ö. = 11. seine Einfuhr nach Deutschland nicht mehr zusteigern vermocht, während Deutschlands Ausfuhr sich fast in gleichstarkem Maße fortentwickelt hat wie in den letten Jahren zuvor. In den Handelsbeziehungen beider Länder haben die jungften Bollpositionen wenigstens für Deutschland keinen schädlichen Ginfluß ausgeübt. Alle Urteile seitens der Interessenten, die das Gegenteil bezeugen, fußen nur auf unzulänglichen Erfahrungen des eigenen Beschäftes. Sie berücksichtigen nicht die Besamtentwicklung, die durchaus für Deutschland gunftig, für D.-U. ungunftig war. Es ift eben ohne weiteres zuzugeben, daß der ö.=u. Markt eine steigende Kauf= kraft und eine wachsende Nachfrage nach deutschen Produkten ent= faltet hat.

Bergleichen wir die deutschen Handelsbeziehungen mit denen anderer Länder, so finden wir, daß Ö.=Us. Einfuhr zu uns sich für den Donaustaat tatsächlich nicht günstig gestaltet hat. Die Bezüge aus fast allen anderen Ländern nach Deutschland sind mehr gewachsen als die aus Ö.=U. 14. Die Steigerung der gesamten deutschen Einfuhr 1907/13

¹⁴ Wenn das Jahr 1907 das erfte feit dem Inkrafttreten der neuen Handelss verträge = 100 gesetht wird, so betrug 1912 die Ginfuhr nach Deutschland aus:

ist von 100 auf 123 gestiegen, die aus Ö.=U. nur auf 102. Rußland, Frankreich, Italien, die skandinavischen Reiche, wie die Phrenäenländer haben seit dem Inkrasttreten der letzten Handelsverträge wesentlich mehr zu uns einführen können. Andererseits ist aber die deutsche Aussiuhr nach Ö.=U. noch etwas über den Durchschnitt unserer Gesamtausstuhr gestiegen (Gesamtdurchschnitt 100:131, nach Ö.=U. 100:144). Unter den europäischen Staaten ist nur der Export nach Frankreich, Rußland, Bulgarien und Rumänien noch stärker gewachsen 15. Es haben sich also die Handelsbeziehungen zum Donaustaate sür den deutschen Außenhandel seit den letzten Jahren weit günstiger gestaltet als zu den meisten anderen Ländern. Deutschland wird mit dem Ergebnis weit zufriedener sein können als Ö.=U. Und es wird begreislich, daß seitens dortiger Industrisellen sich der Wunsch nach einer Änderung der Zollsätze in einem künstigen Handelsvertrag lebhaft fühlbar gemacht hat.

2. Woran liegt das? Offenbar sind die Ursachen auf beiden Seiten zu suchen: Ö.=U. hat weniger Waren zu uns auszuführen als ehedem und umgekehrt ist die Nachfrage nach deutschen Produkten dort sehr gestiegen. Ö.=U.s. Ein suhr nach Deutschen Produkten dort sehr gestiegen. Ö.=U.s. Ein suhr nach Deutschen Frodukten dort dem Kriege zum großen Teile aus Nahrungsmitteln. Inzwischen ist aber das Land selbst in stärkerem Maße ein Industriestaat geworden 16. Es hat unter den gegenwärtigen Produktionsverhältnissen nicht mehr land-wirtschaftliche Überschüsse genug, die es aussühren könnte. Seine Überschüßevölkerung hilft Handel und Gewerbe füllen, während die länds

1910 1890
Landwirtschaft. 53,1 62,4
Gewerbe und Industrie . . . 22,6 20,0
Handel und Vertehr . . . 9,8 7,4
Beamte und freie Beruse . . 14,4 10,1

Die Tendenz ift unvertennbar, wenn auch handel und Judustrie zusammen nur ein Drittel der ö.-u. Bevölkerung aus= machen.

Frankreich 122, Rußtand 136, Bereinigten Staaten 120, Schweden 124, Großbritannien 86, Rumänien 92, Öfterreich-Ungarn 102, Europa 117, Amerika 125, Gesamteinsuhr 122.

¹⁵ Wenn das Jahr 1907 wiederum = 100 gesetht wird, so betrug 1912 die deutsche Aussuhr nach: Frankreich 153!, Rußland 155, Bereinigte Staaten 107, Italien 132, Rumanien 192, Großbritannien 109, Öfterreich-Ungarn 144. — Europa 134, Amerika 121, Gesamtaussuhr 131.

¹⁶ Die Einsuhr aus Öfterreich-Ungarn nach Deutschland betrug 1912/13: Nahrungs- und Genußmittel 257,8 Mill. Mt., Rohftoffe 318,4 Mill. Mt., Fabrikate 253,8, zusammen 8:30 Mill. Mt. — Es entfiesen von je 100 der erwerbstätigen Bevölkerung in Öfterreich ohne Ungarn:

liche Bevölkerung annähernd konftant bleibt. Ungarn, das noch in ftarferem Mage ein Agrarland ift, schickt seine agrarischen Erzeugnisse deswegen in der Hauptsache nach Ofterreich felbst. In schlechten Jahren muß Getreide bereits in die Doppelmonarchie eingeführt werden 17. Aber auch in normalen Sahren hat der Biehexport und die Gersteausfuhr wesentlich gegen früher nachgelassen, da diese Produkte zum größten Teile im eigenen Lande Berwendung finden. D.=U. hat fich in seiner Gesamtheit aus einem überwiegend agrarischen Aussuhrland mehr und mehr in ein Land agrarischer Selbstgenügsamkeit entwickelt und steht im Begriff, zum Teil ein agrarisches Einfuhrland zu werden. Nur Eier und Bieh sowie Sopfen, Gerste und Malz werden noch in beträcht= licher Menge zu uns ausgeführt 18. Es dürften also weniger die land= wirtschaftlichen Bölle gewesen sein, die eine stärkere Ginfuhr D.=Us. nach Deutschland verhindert haben als vielmehr die ganze Art der Einfuhr, die einer Zunahme aus inneren Berhältniffen des Landes abgunftig ift. Es wird aus der wirtschaftlichen Entwicklung selbst er= klärlich, warum dieser Hauptposten der ö.=u. Einfuhr in den letten Jahren keine Zunahme mehr zeigen konnte.

Für die Einfuhr österreichischer Industrieprodukte andererseits ist der deutsche Markt nur beschränkt aufnahmefähig. Es handelt sich um gewisse Waren, in denen Österreich eine natürliche Überlegenheit hat — in seineren Leder= und Glaswaren, Möbel, gewisse Nahrungsmittel (Vier), Textilprodukte (Leinengarn). Wir beziehen in der Hauptsache jedoch mehr Roh= und Hilfsstoffe von dort, als eigentliche Fabristate 19. Aber auch in solchen Roh= und Hilfsstoffen für die Industrie hat das Land nur beschränkte Aussuhrmöglichkeit. Vornehmlich Holz, Häute und Felle, Braunkohlen, Petroleum und einige Chemikalien kom=

¹⁷ Der Gejamtposten VI "Getreide, Hüssenfrüchte, Mehl, Mahlprodutte, Reis" hatte in den Jahren 1909/13 einen Einfuhrüberschuß um den vollen Betrag der Ausschhr: Einfuhr 43,8 Mill. mz. Ausschhr 21.6. Die Wertzissern für diese fünf Jahre zusammen waren 749,6 Mill. K in der Einfuhr, 590,5 Mill. K in der Ausschhr. — Die Ausschhr von Weizen betrug 1906/13 nur 269 000 Mill. mz, die Einfuhr aus Deutschland 661 000; vgl. Philippovich, a. a. O. S. 66 f.; auch R. Schüller in Itschr. für Bollswirtschaft, Sozialpolitit und Verwaltung. 1912 S. 10 ff.

¹⁸ In den Jahren 1909/13 entfiel von der ö.su. Gesamtaussuhr im Betrage von 2,529 Mill. K auf Erzeugnisse der Lands und Forstwirtschaft im Durchsschnitt nur 245 Mill. — Es betrug die deutsche Einfuhr aus Ö.su. in Millionen Mark: Eier 76,5, Rindvieh 31,6, Malzgerste und Malz 34,3, Hopsen 7,5, Äpfel 7,5, Ölkuchen 7,1 Mill. Mk.

men dafür in Betracht ²⁰. Ö.=U. gewinnt eben die Welthandelsartikel, nach denen Deutschland eine so starke Nachstrage hat, entweder gar nicht oder doch nur in beschränktem Umfange. So ist eine Steigerungsfähigkeit auch hierin nur in geringem Maße möglich. Endlich mögen die ungünstigen Transportberhältnisse einer erweiterten Aussuhr jener Artikel abgünstig sein. Freilich werden auch durch die deutsche Zollsbehandlung manche eigentliche Fabrikate aus Ö.=U. nicht eingeführt werden, für die wohl an sich ein Absah bei uns zu erwarten wäre. Es wird darauf zurückzukommen sein.

In der Hauptsache liegt es also wiederum in der ganzen Art dieser Einfuhr, daß der Absatz der Waren sich in Deutschland nicht mehr gehoben hat. Allerdings ist nun der Anteil des Bereinigten Königreichs an der deutschen Fabrikateneinfuhr nicht so unbedeutend, als man zu= nächst annimmt. Er macht immerhin über ein Elftel (9,4 Prozent) der gesamten deutschen Ginfuhr aus. Aber er war bisher ebensowenig steige= rungsfähig wie der der Landwirtschaftsprodukte: die ö.=u. Industrie= einfuhr nach Deutschland hat seit dem Inkrafttreten des letten Sandels= vertrages nur um neun Prozent zugenommen. In der Nahrungsmittel-, der Papier=, der Maschinenindustrie ist die Einfuhr sogar geringer ge= worden. Dagegen hat sie in der Holzindustrie (Möbel), im Textilge= werbe (Leinen= und Baumwollgarn) und endlich im Eisengewerbe zum Teil sogar erheblich zugenommen. Im ganzen aber ist eben ein wesent= licher Fortschritt auch hierin nicht zu bemerken. Dabei gibt es natürlich immer einige Industriezweige in Deutschland, die eventuell auch die österreichische Konkurrenz unangenehm empfindet. Wir werden diese Berhältnisse später zu erörtern haben. Aber im ganzen macht die Gin=

19 Es betrug nach de	r deutschen Statistit in Mill.	
	Einfuhr aus ÖU.	Ausfuhr nach ÖU.
Nahrungsmittel	240 = 28,9 %	$41 = 3.8 ^{\circ}/_{\circ}$
Rohstoffe	318 = 38,4%	$316 = 29,5$ $^{0}/_{0}$
halbfertige Waren	93 = 11,2 %	$176 = 16,4$ $^{\rm o}/_{\rm o}$
Fabrifate	$178 = 21,4$ $^{0}/_{0}$	536 = 50,3 º/o
	829 = 100 %	1069 = 100 %

Die Unftimmigkeit in den Schlußsummen mit denen im Anhang III rührt daher, daß hier einige Rohstoffe vornehmlich der Forstwirtschaft nicht zur ins dustriellen Gins bzw. Ausfuhr gerechnet sind, was bei der Aufteilung des Außenshandels in die 3 bzw. 4 Hauptabteilungen geschehen ift.

²⁰ Bon der Einfuhr an Rohstoffen aus D.-U. seien genannt: Braun- und Steinstohlen 79,3, Holz zusammen 76,8, Häute und Felle 40,7, Erds und Schmieröl 7,6 Mill. Mt.

fuhr ö.=u. Industrieprodukte nach Deutschland nur wenig über zwei Fünftel (43,3%) der Aussuhr deutscher Industrieprodukte nach Ö.=ll. aus. Zu Beginn der neuen Handelsverträge war das Verhältnis noch wesentlich besser (60%). Auch hier bevbachten wir also allenthalben ein deutliches Verschieben zugunsten Deutschlands. Der deutsche Markt hat sich für die österreichische Industrie relativ weniger aufnahmefähig erwiesen als noch vor einem Jahrzehnt. Dabei haben die deutschen Ginschuhrzölle nur eine geringfügige Erhöhung ersahren und sind meist wesentlich niedriger als die des Nachbarstaates. Ö.=ll. hat eben weder auf dem Gebiete der landwirtschaftlich en Erzeugnisse noch auf dem der industrichlen Kohstoffe oder gar der Fabrikate entsprechende Mehrwerte zu geben verwocht, für die der deutsche Markt auf=nahmefähig war. Es wird erklärlich, daß Ö.=lls. Einfuhr erst an vierter Stelle steht und relativ zurückgegangen ist 21.

3. Umgekehrt ist es mit der den tich en Austungten zusammen. Die Sie setzt sich zu zwei Drittel aus Industrieprodukten zusammen. Die Nahrungs- und Genußmittel der Landwirtschaft spielen dabei gar keine Rolle; dagegen machen die Rohstosse der Industrie noch fast drei Zehntel unserer Aussuhr aus. Die Werte sind im Durchschnitt der beiden letzten Jahre 536 Will. Mk. für Fabrikate, 318 für Rohstosse und 176 für halbsertige Waren gewesen. Das Schwergewicht liegt also für Deutschland in seiner gewerblichen Aussicher. Und diese Entwicklung hat rascher zugenommen als der deutsch-österreichische Export überhaupt 22.

21 Jm beutschen Außenhar	ibel ift	folgendes	die	Reihenfolge	der	Länder	in
Brozenten (val. Anhana III):							

G	in	fи	h	r						1908	1909	1910	1911	1912
Vereinigte Staaten Rußland Großbritannien Osterreich-Ungarn . Frankreich	•	•	•			•	•	•		16,7 12,3 9,1 9,8 5,5	14,8 16,0 8,5 8,9 5,7	13,3 15,5 8,6 8,5 5,7	13,8 16,8 8,3 7,6 5,4	14,8 14,3 7,9 7,8 5,2
Nı	13	fu	h	r									:	
Großbritannien Öfterreich-Ungarn . Bercinigte Staaten Frantreich Rußland	•	•	•	•				•		15,8 11,5 7,9 6,9 7,0	15,4 11,0 9,2 6,9 6,7	14,7 11,0 8,5 7,3 7,3	14,0 11,3 7,9 7,4 7,7	13,0 11,6 7,8 7,7 7,6

²² Bgl. die Angaben der absoluten Werte Anm. 11, der relativen Anm. 15.

Das Interesse weiter Kreise der deutschen Bolkswirtschaft an dem ö.-u. Markte ist daher durchaus begreiflich. Denn das Land steht eben mit seiner Aufnahme von 1070 Mill. Mk. im Durchschnitt der beiden letzen Jahre unter den deutschen Ausschlichen an zweiter Stelle, gleich hinter Größbritannien, dessen Einfuhr aus Deutschland um 136 Mill. Mk., das ist um 21 %, größer war. Diese Stelle im deutschen Außenshandel hat Ö.-U. bereits seit einem Menschenalter inne. Nach dem Kriege mag auch darin eine Anderung eintreten und Ö.-U. an die Spitze unserer Aussuhrländer treten. Diese künftigen Beziehungen spielen offenbar in den wirtschaftlichen Zielen eine bedeutende Kolle — auch wenn man die rein politische Stimmung, die ja aus ganz anderen Luellen entstammt, davon in Abzug bringt.

Bon der gesamten deutschen Ausfuhr ging nach Ö.=U. an Fabrifaten 8,5 v. H., an Rohstoffen und halbfertigen Waren 23, an Nahrungs= und Genugmitteln 4,4. Bon ersteren also ein 3wölftel, bon deutschen Rohstoffen etwa ein Biertel. Im Grunde läßt sich freilich die Scheidung in diese drei Rategorien keineswegs so scharf durchführen, wie man dem Worte nach bermuten follte. Die Grenzen zwischen Roh-. stoff und Halbsabrikat, zwischen diesem und Ganzfabrikat, zwischen die= jem wiederum und Nahrungs= und Genußmitteln, sind öfters durchaus schwankend. Dabei werden auch die Rohstoffe der Industrie, die wir ausführen, zum größten Teile in gewerblichen Betrieben gewonnen oder doch wenigstens dort verarbeitet und aufbereitet. Sie gehören demnach mit unter die Ausfuhr der "deutschen Industrie im weiteren Sinne", der wir fie zurechnen muffen. Tun wir das, fo hat feit dem Inkrafttreten des letten Handelsvertrages unsere Industrieausfuhr nach D.=U. um fast die Sälfte zugenommen: von 598 Mill. Mf. auf 909 Mill., das ist um 47,6 v. H. Sie ist der Zunahme der sonstigen beutschen Gesamtausfuhr an Industrieerzeugnissen noch etwas vorangeeilt (46,4 v. H.). Sie zeigt also die umgekehrte Entwicklung wie D.-U. Auch hier war gerade das lette halbe Jahrzehnt besonders günstig für die deutsche Ausfuhr. Freilich ist festzuhalten, daß von den ausgeführten deutschen Waren mindestens ein Drittel in Ö.=U. überhaupt Zollfreiheit genießt 23. Für sie ist also das Rollbündnis von vornherein ohne näheres Anteresse. Der ö.=u. Markt hängt dann von ganz anderen Kaktoren ab.

²³ Es ergibt sich das aus einer Betrachtung der deutschen Ginfuhrwerte in der ö.u. Handelsstatistit. Schon die Mehrzahl der Rohstoffe, auf die allein 29 v. H. der deutschen Aussuhr entfällt, werden zollfrei eingeführt.

Der Anteil der einzelnen Gewerbe an der deutschen Ausfuhr ist nun ein gänzlich verschiedener. Neben solchen Gewerben, bei denen der Absat dahin eine erhebliche Kolle spielte, stehen andere, bei denen er verschwindend ist. Nur so kann man aber versuchen, ungefähr die künftige Entwicklung zu beurteilen, wenn man die bisherige Stellung der einzelnen deutschen Industrien auf dem ö.-u. Markt kennt. Es sind die zentralen Probleme der künftigen wirtschaftspolitischen Annäherung überhaupt.

Es handelt fich einmal um den absoluten Betrag der ausgeführten Waren und sodann um den relativen Anteil Ö.=Us. an der Gesamt= ausfuhr des betreffenden Industriezweiges. Wir wollen diesen Anteil den speziellen Ausfuhrkoeffizienten nennen. Diese beiden Werte können natürlich sehr erheblich voneinander abweichen. Eine sonst absolut große Ausfuhr in die Donaumonarchie kann im Berhältnis zur Gesamtausfuhr dieses Gewerbes recht unbedeutend sein: dann wird der ö.=u. Markt für diese Industrie eine relativ geringe Wichtigkeit und entsprechend einen kleinen Ausfuhrkoeffizienten besitzen. Umgekehrt kann eine kleine absolute Ausfuhrmenge dort einen Hauptabsat finden: dann ist für dieses Gewerbe das Land relativ wichtig, der Ausfuhr= koeffizient also hoch. Für die Stellung der Industrie im allgemeinen kommt es offenbar auf beides an. Die Größe der Ausfuhr in ein Land überhaupt bringt den absoluten Wert in bezug auf die Handels= bilanz zur Geltung; der Ausfuhrkoeffizient repräsentiert die relative Bedeutung des Landes für die einzelnen Industrien im Verhältnis zu anderen Ländern. Das Maß des Interesses der einzelnen Gewerbe richtet sich offenbar nach diesen Ausfuhrkoeffizienten. Wir ordnen darum im folgenden die einzelnen Industrien nach der relativen Wichtiakeit des ö.=u. Marktes für ihre Ausfuhr.

Die deutsche Industrie setzte für rund 11 v. H. ihrer Waren dorthin ab. Der Markt ist demnach wirklich von großer absoluter wie relastiver Bedeutung. Es handelt sich im Durchschnitt der letzten Jahre um industrielle Aussuhrwerte im Betrage von rund 900 Mill. Mk. Es liegt im Interesse der deutschen Volkswirtschaft, diese Aussuhr zu behalten und zu entwickeln. Der Anteil Ö.-Us. an der deutschen Gesamtaussuhr zeigt dabei geringe Schwankungen und hält sich im Durchschnitt auf ungefähr derselben Höhe. Wie bereits bemerkt, kommt das Land für unsere Aussuhr an zweiter Stelle hinter Groß-

britannien, aber noch vor den Bereinigten Staaten und vor Rußland ²⁴. Nur hat sich der Abstand insofern verringert, als Großbritanniens Ansteil dauernd im Abnehmen begriffen ist: von 20 v. H. in 1901/2 auf 14 v. H. in 1912/13. Bon jenem durchschnittlichen Anteile von 11 v. H. weichen aber die einzelnen Industriezweige sehr erheblich nach oben oder unten ab. Es stellt sich, geordnet nach den Aussuhrkveffizienten, die Reihenfolge der Industriegruppen für 1912/13 bzw. 1907/8 solgensdermaßen ²⁵:

	1912—	1907—1908	
	Mill. Mark	rclativer Anteil	relativer Anteil
I. Bücher und Kunstwerke Mineralische Kohstosse Holz= und Schnisstosse Kederindustrie Metallverarbeitung Maschinen Ebelmetalle II. Textilindustrie Keramische Industrie Chemische Industrie Elettrotechnit Bapierindustrie Eisenindustrie Eisenindustrie Kispienindustrie Kahrungsmittelgewerbe	18,6 193,0 23,9 83,7 66,2 100,2 8,6 147,2 23,5 75,3 21,5 18,6 75,3 26,2	35,3 23,4 13,8 12,7 12,6 12,4 12,3 9,7 8,6 8,4 8,1 7,3 6,0 4,1	9,0 7,2 7,9 9,0 9,0 7,2 7,9 6,2 5,9 4,3 4,3

Die Reihenfolge ist also beide Male fast dieselbe geblieben — ein Zeichen, daß der Absatz wesentlich durch innere Momente bedingt wird, die sich trotz der Anderung der Zollsätze konstant erhalten haben. Nur insosern ist eine Änderung zu bemerken, als die höheren Ausstuhrskoefsizienten etwas abgenommen, die niedrigen sich etwas erhöht haben. Mit anderen Worten: die vordem relativ stärker beteiligten Industrien sind relativ etwas zurückgetreten, die vordem relativ schwächer beteiligten haben ihren Anteil etwas gehoben. Aber auch diese Unterschiede bewegen sich in gemäßigten Grenzen und sind eigents

²⁴ Bgl. die relativen Anteile der Länder (Anm. 21).

²⁵ Die Bezeichnungen schließen sich ber beutschen Handelsstatistit an. Die Warensgruppen 13 bis 15 der Steins, Tons und Glaswaren sind zusammengesaßt, ebenso bie Gruppen 8 bis 10 der Flechts, Holzs und Schnitzwaren. Für die Einzelsheiten vgl. Anhang II b.

Lich nur bei den mineralischen Rohstoffen und bei der Maschinenindustrie bedeutender, deren Anteile gesunken sind. Wir haben es also im ganzen mit thpischen Größen zu tun. Die Aussuhrkoeffizienten bringen die relative Wichtigkeit des ö.-u. Marktes für die deutsche Industrie zu einem markanten Ausdruck. Allerdings entspricht das Bild, das wir erhalten, kaum den Borstellungen, die man sich im allegemeinen von unseren Handelsbeziehungen mit dem Donaustaate gemacht hat. Auch wird den Beteiligten selbst die Bedeutung des ö.-u. Marktes nicht immer ganz zum Bewußtsein gekommen sein, selbst wenn ungefähr ein Gefühl dafür vorhanden war. Gehen wir die einzelnen Industrien daraushin durch, welche fördernden und hemmenden Momente hier von Einfluß gewesen sind.

Es kommen in der Hauptsache folgende vier Gesichtspunkte in Betracht: Stand der deutschen Industrie, Entwicklung der ö.=u. Gewerbe, Aufnahmebedarf des Landes und die Zollgesetzgebung. Wir werden sie im einzelnen zu berückssichtigen haben. Wir unterscheiden dabei zwei Reihen von Industrien: zur ersten gehören die, bei denen der ö.=u. Warkt über, zur zweiten diesenigen, bei denen er unter dem durchschnittlichen Anteile steht.

4. Weit voran steht der Anteil in der Gruppe Buch handel, graphisches Gewerbe und Runft. Gin volles Drittel der deutschen Ausfuhr geht nach Ö.-U., von der Buchliteratur allein fogar zwei Künftel. Hier besteht, soweit das deutsche Österreich in Betracht kommt, ein vollständiger Austausch der beiden Gebiete. Eine nicht ge= ringe Anzahl öfterreichischer Dichter und Schriftsteller läßt ihre Berke bei deutschen Verlegern erscheinen. Die Menge der österreichischen Ver= leger selbst ist nur gering. Die Tradition der Leipziger Messe wirkt dann weiter mit, um die öfterreichischen Autoren direkt nach Deutschland zu führen (Rosegger, Schnitzler, Bartsch, Wassermann erscheinen zum Beispiel in Deutschland). Sie sehen Deutschland als ihr geistiges Bater= land an, mit dem sie nähere Berührung haben als mit den fremdsprachlichen Bölkerschaften der Monarchie. Aber auch ohne dies wird ein Teil des österreichischen Lesebedürfnisses vom deutschen Büchermarkt bestritten; der dortige Berlag ist nicht vielseitig genug und kann von vornherein nur auf einen kleinen Leserkreis rechnen. Es besteht denn auch umgekehrt eine nicht ganz unerhebliche Ausfuhr öfterreichischer Lite= ratur nach Deutschland, weil der geistige Austausch ein gegenseitiger

ist 26. Stärker noch ist sogar die österreichische Einfuhr von Gemälden und Kunstwerken nach Deutschland, die die deutsche Ausfuhr um mehr als das Doppelte übertrifft. Bei den Werken der Malerei ist eben Deutschland mit seiner sehr viel größeren Kaufkraft ein weit besserer Markt als Österreich für deutsche Werke. Ein Joll auf literarische und künstlerische Werke besteht nicht, nur die Einbände (dazu Prospekte und Mappenwerke) unterliegen in beiden Ländern einer Verzollung. Die einzige Bevorzugung ist eine verwaltungsmäßige; sie besieht in den Maßnahmen der Schulverwaltung, die allein Bücher ö.su. Herkunft in den Schulen zuläßt. Es bezieht sich das auch auf Lehrmittel im allgemeinen, wie Globen, Wandkarten, Anschauungsbilder und ähnslichen, die übrigens bisher einer Verzollung unterlagen.

Für die Gruppe Literatur und Kunst bleibt schon seit langer Zeit Österreich der natürliche Absahmarkt. Die Verbreitung der deutschen Sprache in Ungarn, die auch in den Schulen obligatorisch ist, wirkt nach derselben Richtung. Allerdings ist die Entwicklung der Ausfuhr dieser ganzen Gruppe in den letten Jahren hinter dem allgemeinen Aufschwung des Exportes wesentlich zurückgeblieben; offenbar ist die Steigerung gerade dieser Nachfrage an ein gewisses Maximum gebunden. Da die Bölle ohne Einfluß darauf sind, so wird für die Produkte der geistigekünstlerischen Kultur eine wirtschaftliche Annäherung zwischen Deutschland und Österreich kaum von größerem Einfluß sein können, wenn wir von vorübergehenden Berhältniffen absehen. Denn wir dürfen nicht vergeffen, daß diese Nachfrage in erster Linie von der Verbreitung der nationalen Sprache abhängt. Bekanntlich aber nimmt das Deutschtum in Ö.-U. nicht in dem Maße der anderen Nationalitäten zu 27. Dabei ist das Lesebedürfnis der Deutschen jedenfalls größer als das der sonstigen dortigen Bölkerschaften.

Anders steht es auf dem Gebiete der graphischen Gewerbe, wo nicht die Sprache ausschlaggebend ist. Sier erscheint jedoch ein grösterer Austausch darum kaum sehr wahrscheinlich, weil sie in beiden Ländern auf einer hohen Stufe der Entwicklung stehen. Dazu kommen dann die Transportkosten, die die Absahmöglichkeiten in das Nachbarsland wesentlich erschweren. Dahin wirken auch gewisse Geschmackse

²⁶ Die Ginfuhr an Werken ber Literatur aus Öfterreich betrug 7,6 Mill. Mt., Die Aussuhr bahin 25,8 — an Gemalben 3,7 Mill. Mt. gegen 8,9 aus C.-N.

²⁷ Der Anteil ber beutichen Umgangssprache machte 1880 noch 36,8 v. H. ber öfterr. Bevölkerung aus, 1910 aber nur 35,6.

unterschiede in der Herstellung von Druckwerken 28. Das sind Hindernisse, die einen stärkeren Austausch auf dem Gebiete der graphischen Gewerbe bisher verhindert haben und wohl auch künftig verhindern dürften. Auf gewissen Gebieten des Geschmackes, so sür Dreisarbenund Tiesdrucke, wie auf dem Gebiete der Chemigraphie, Photographie, der Ühkunst, der Reproduktionskunst wird eine Überlegenheit Österreichs zuzugeben sein, die einen stärkeren deutschen Export dahin unwahrscheinlich macht.

Im ganzen spielt jedoch die Ausfuhr der Produkte dieser Gruppe überhaupt keine sehr wichtige Rolle im Außenhandel. Mit ihrem Werte von 35 Mill. Mk. machte sie nur knapp 4 v. H. des deutschen Exportes nach Ö.-U. aus. So wichtig gerade der Austausch geistiger Werte sür die Verbreitung der Kultur ist — und Frankreichs Stellung in der Welt beruht ganz wesentlich mit auf der Verbreitung seiner künstlezrischen und geistigen Kulturwerte —, so sind doch der Ausdehnung im ganzen natürliche Schranken (Sprache) gezogen, die sich kaum überzspringen lassen.

5. Die zweite Stelle an relativer Wichtigkeit behauptet die Gruppe der mineralöle gehören. Etwa ein Viertel ihrer gesamten Aussuhr geht nach der Donaumonarchie. Vor einigen Jahren ist der Anteil sogar noch größer gewesen, seit dem Inkrafttreten des neuen Zolltarises aber zurückgegangen. Auch absolut steht diese Gruppe ihrem Werte nach bei weitem voran. Sie umfaßt mehr als den fünsten Teil unseres Exportes nach Ö.-U. im Werte von etwa 200 Will. Mk. Wir haben es mit einer Grundlage unseres ö.-u. Handels zu tun. Offenbar ist der ö.-u. Markt nicht allein vom Standpunkt dieser Industrie, sondern auch für unsere Handelsbilanz im allgemeinen sehr wichtig.

Unter den Produkten dieser Gruppe ist in erster Reihe die Kohle zu nennen, die in stärkstem Maße an der deutschen Auskuhr beteiligt ist. Fast ein Drittel der gesamten deutschen Kohlenaussuhr geht nach Ö.-U. Der Löwenanteil entfällt dabei auf die Steinkohle (rund 150 Mill. Mk.), woneben noch der Koks (21 Mill. Mk.) in Betracht kommt. In ziemlichen Abstande folgen als deutsche Absahäfte dann die

²⁸ Nur die Postfartenindustrie, die eine große Menge (rund 3 Mill. Mt.) exportiert, hat eigentlich ein stärkeres Interesse an der wirtschaftlichen Annäherung: E.-ll. ist bei weitem der beste Absahmarkt für diesen Industriezweig.

Riederlande (93 Mill. Mt.), Belgien (74 Mill. Mt.) und Frankreich (49 Mill. Mk.). Das oberschlesische Kohlenrevier liegt so nahe an der ö.=u. Grenze, daß der Transport keine nennenswerte Rolle zu spielen brauchte. Tropdem wird seitens der deutschen Kohlenbergwerke viel= jach über Frachtdisparitäten geklagt, wodurch die Ausfuhr erschwert werde 29. Umgekehrt ist aber auch die Einfuhr an Braunkohle aus Ö.=U. nach Deutschland nicht gering; sie erreicht etwa zwei Fünftel der deutschen Steinkohlenausfuhr. hier find es wieder die gunstigen Trans= portverhältnisse auf der Elbe, die eine Konkurrenz der billigen böh= mischen Braunkohle auf den deutschen Märkten bewirken 30. Bemerkens= werterweise hat sich die deutsche Kohlenausfuhr nach D.=U. in den letten sechs Jahren weit weniger entwickelt als unsere sonstige Rohlen= ausfuhr. Jene ift nur um ein Dreizehntel, dieje fast um das Doppelte gestiegen. Die Entwicklung bleibt aber auch um die Sälfte hinter der Zunahme unseres sonstigen Exportes dahin zurück (27,8 v. H. gegen 55,5). Es wäre durchaus ungerechtfertigt, dieses relative Zurückleiben und damit den relativen Rückgang des öfterreichischen Ausfuhr= koeffizienten für Rohle etwa auf eine Berdrängung der deutschen Brodukte durch die anderer Länder zurückzuführen. Die eigene Kohlen= gewinnung D.=Us. hat in diesem Zeitraume dem Gewichte nach keine wesentliche Steigerung erfahren; sie beträgt nur knapp ein Fünftel der deutschen Kohlenförderung 31. Ö.=U. ist eben auf die Zufuhr fremder Energiequellen angewiesen, und ihre Verwendung läßt einen Rückschluß auf die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung zu. Der Bedarf an fremden Brennstoffen beträgt in Ö.=U. das Dreifache der eigenen Produktion. Dabei ist die außerdeutsche Konkurrenz auf dem dortigen Markte

^{29 &}quot;Zur Erschwerung der Einsuhr deutscher Kohle nach Öfterr. wird auf versichiedenen öfterr. Bahnen, 3. B. in Böhmen, deutsche Kohle zu einem höheren Frachtsiah besördert, als die in der Gegend von Kladno gewonnene Steinkohle und die Duger Braunkohle. Auch im Deutschen Reiche wird entsprechend die öfterr. Kohle nach Spezialtarif III befördert, während bei der inländischen Kohle die Rohstoffstlasse angewendet wird." Auch beim Schieferton wird die Ausfuhr durch Ermäßigung der Tarife erleichtert, die Einfuhr unseres Schiefertons dagegen durch Erhöhung des Tarifes erschwert.

³⁰ Es betrug die Einfuhr öfterr. Braunkohle 69,4 Mill. Mt. gegen eine Steinstohlenausfuhr von 180 Mill. Mt. Dazu Czempin: Schriften des Ber. für Sozialspolitik, 142. Bb.

^{31 1907} betrug die öfterr. Kohlenförderung 48 Mill., 1912 erft 49 Mill. Tonnen, bagegen ftieg die beutiche in demfelben Zeitraum von 206 auf 259 Mill. Tonnen.

verschwindend. Von der gesamten ö.-u. Steinkohleneinsuhr stammt dem Gewichte nach nur etwa 7 v. H. nicht aus Deutschland 32. Es hat mithin in diesen Jahren auch keine stärkere Versorgung mit eigener oder
fremder Kohle stattgefunden. Da ein Kohlenzoll nicht besteht, so muß
das relative Zurückbleiben der deutschen Aussuhr an den inneren Verhältnissen der Monarchie selbst liegen. Mit anderen Vorten, das
Aufnahmebedürfnis der ö.-u. Industrie und Verkchrsanstalten an
Wärmekraft war vor dem Kriege in ein gewisses Stadium der Sättis
gung eingetreten. Es nahm langsamer zu als die sonstige Einfuhr
von gewerblichen Erzeugnissen. Darum war der Aussuhrkvessizient der
Gruppe (Steinkohle und fossile Vrennstofse) überhaupt zurückgegangen.
Dieser Vorgang scheint deshalb bemerkenswert, weil hier offenbar gar
keine zollpolitischen Maßnahmen in Frage kommen.

Die Aussuhr von Stein- und Braunkohlen sowie Koks nach D.-U. macht zusammen dem Werte nach fast den fünften Teil unserer Aussuhr dahin aus. Sie ist gerade so groß, wie die der Eisen- und Maschinen- industrie zusammen 33. Es ist nicht wahrscheinlich, daß hierin, wenn nicht grundlegende Anderungen in den inneren Verhältnissen der Doppelmonarchie eintreten, der deutsche Absatz wesentlich gehoben wersden kann. Wenigstens wird dieser ganze Teil des österreichischen Marktes von der Frage der Zollbelastung direkt gar nicht beeinflußt. Alles hängt hier vielmehr von der wirtschaftlichen Entwicklung der beiden Staaten selbst ab. Wenn diese sich hebt, dann wird der österreichische Markt für die mineralischen Brennstoffe eine stärkere Ausnahmesähigkeit zeigen können. Denn einstweilen ist die Benutzung der Basserkräfte für Umwandlung in elektrische Energie noch so gering, daß sie der Kohle keine Konkurrenz macht.

Wenn wir von den Brennstoffen absehen, so treten die übrigen mineralischen Rohstoffe, das ist die Industrie der Steine und Erze, in der deutschen Ausschr demgegenüber zurück. Zu nennen wäre von einzelnen Produkten noch die Aussuhr von Zinkerzen, von Portlandzement und Quarz, der eine größere Bedeutung zukommt. Seine Erze bezieht Ö.-U. vorwiegend aus Schweden, da die eigene Erze

³² Bon ber ö.-u. Produktion in Höhe von 49 Mill. Tonnen werden 8 aussgeführt, so daß ein Betrag von etwa 40 Mill. Tonnen im Lande bleibt. Die Einsfuhr von Steins und Braunkohlen zusammen beträgt aber 120 Mill. Tonnen.

³³ Dem Werte nach im Durchschnitte der beiden letzten Jahre 179,1 Mill. Mt., == 19,1 v. H. unserer Gesamtausfuhr nach C.-U.

gewinnung nur erheblich ist 34. Sie macht nur etwa die Hälfte des Bedarses aus. Davon erhielt das Land aus Deutschland in den letzten Jahren nur einen sehr geringen Betrag. Deutschland braucht seine übrigen mineralischen Rohstosse eben selbst. Bon der deutschen Gessamtaussuhr an Steinen und Erzen im Werte von rund 95 Mill. Mt. nimmt Ö.-U. etwa 14 Millionen, das sind 15 v. H. auf 35. Hier mögen die ungünstigen Lages und Transportverhältnisse der beiden Länder einen stärkeren Absat dis dahin hintangehalten haben. Sine Junahme ist in den letzten Jahren darin nicht eingetreten. Die deutsche Aussuhr endlich von Mineralölen und Steinkohlenteer ist noch unbedeutender gewesen und beträgt zusammen nur 4,6 Mill. Mt. Sinstweilen ist Frankreich dafür ein weit besserr Abnehmer, namentlich von Benzol.

Die Zollsäte haben aber auf die Ausschuft dieser mineralischen Rohstoffe überhaupt keinen Einfluß gehabt, da eben für diese ganze Gruppe der Steine und Erze keine bestehen, oder dieselben nur sehr geringsfügig sind 36. Bielmehr ist der Grund für die geringe Aussuhr ein doppelter: einmal hat Deutschland selbst steigenden Bedarf an vielen dieser Produkte. Andere wiederum werden von Österreich selbst im Überssluß gewonnen und ausgeführt. So kommt es, daß wir Töpferton, Porzellanerde, Graphit, Kalk, sowie andere Steine und Erden aus der Donaumonarchie in doppelt so hohem Betrage zu uns einführen. Außerdem besteht durch die galizischen Petroleumquellen eine recht ershebliche Einfuhr von Mineralölen aller Art für uns: nicht nur Erdöl, sondern auch Benzin und Schmieröle beziehen wir von dort 37. Im

³⁷ Es betrug im Durchschnitt der Jahre 1912/13 in Millionen Mark:

27 TTT 2 TTT 2 TTT 37 TTT		Ausfuhr nach Ö.=U.
Steine, Erbe, Erze	27,7	14,3
Öle aller Art	28,3	4,6
	56,0	18,9
in Prozent	7,1	12,0

³⁴ Die eigene Gewinnung von Gisenerzen betrug 27,6 Mill. mz, die Ginsfuhr aber allein 7,8 Mill. Auf Deutschland ist im Durchschnitt der letzen beiden Jahre nur der geringe Betrag von 560000 mz entfallen. Die anderen Erze machen in der Einfuhr nur 3,8 Mill. mz aus.

³⁵ Davon entfallen auf Kiefelgur und Quarz 1,3 Mill. Mt., Portlandzement 1,5 Mill. Mt., Zinkerze 2,2.

³⁶ Dabei ift es natürlich sehr wohl möglich, daß für einzelne Stoffe, wie etwa Ummoniumsulphat bei Ermäßigung der Zölle die Ausfuhr steigen würde, da Ö.-U. bei seinem unzulänglichen Steinkohlenvorkommen erheblich mehr Ummoniumsulphat braucht, als es selbst erzeugt, während Deutschland eine Überproduktion darin hat-

gangen erhalten wir jo bon der Gruppe der Steine, Erze und Erden, Mineralöle, abgesehen von den Brennstoffen, etwa den dreifachen Betrag von dem, was wir dahin ausführen! Diese Ginfuhr wird voraus= sichtlich noch steigerungsfähig fein und damit der deutschen Industrie einige wichtige Roh- und Silfsstoffe zur Verfügung stellen: falls D.-U. es nicht vorziehen follte, dieje Stoffe künftig felbst zu brauchen! Aller= dings bezüglich der Hauptprodukte unseres Bedarfes wird das Nachbarreich der deutschen Industrie keine Ergänzung geben können, weil sie selbst die Rohstoffe nicht in hinreichender Menge hervorbringt: das bezieht sich auf den Ralk, den wir aus Belgien und den Bereinigten Staaten bekommen, auf Granit und Marmor, und vor allem natürlich auf die Eisenerze. Man spricht wohl oft von den Borteilen des Bollbündniffes, die darin bestünden, daß der Zweibund über zahlreiche Silfsstoffe selbst verfüge. Soweit die mineralischen Rohstoffe in Betracht kommen, trifft das aber nur in sehr beschränktem Um= fange zu. Beide Reiche haben die notwendigen Rohstoffe zum Teil eben nicht und soweit eine Ergänzung stattfindet, ist sie nicht sehr erheblich. Gine Ausnahme machen nur die Steinkohlen, in deren Bezug Ö.=U. ganz auf Deutschland angewiesen ist.

So würde für diese ganze Gruppe der Steine, Erze, Erden und Mineralöle ein näheres Wirtschaftsverhältnis mit Deutschland ceteris paribus, das heißt, wenn nicht sonst die inneren Bershältnisse des Donaustaates sich wesentlich ändern, kaum einen größeren Markt zu schaffen bermögen. Umgekehrt könnte wohl für einige ö.su. Stoffe Deutschland einen stärkeren Absah entsalten, falls die Transportverhältnisse sich günstiger gestalten ließen und das Land jene künftig nicht selbst in der eigenen Industrie verwendet. Die Zölle üben in beiden Richtungen auf die Entsaltung der Nachfrage direkt gar keinen Einfluß aus und ein Zollbund würde an diesen Berhältnissen nur wenig ändern.

6. Den dritten Plat an relativer Bedeutung nimmt Ö.-U. für die Lederinduftrie ein, der wir die Kautschukverarbeitung hinzurechnen wollen. Ihr absoluter Ausfuhrwert ist an sich durchaus nicht unbedeutend und steht schon auf einer Stuse mit dem der Eisenund der chemischen Industrie (rund je 75 Mill. Mk. im Durchschnitt der beiden letzen Jahre, wenn wir die Kautschukverarbeitung im Berte von etwa 8 Mill. Mk. nicht dazurechnen). Die deutsche Ausfuhr

hat auch gerade seit dem letten Handelsvertrag eine beträchtliche Stei= gerung erfahren. Und zwar ist etwa in gleichem Maße die Ausfuhr der halbfertigen Produkte wie die der Fertigfabrikate und Kürschner= waren daran beteiligt. Deutschland bedarf für seine Lederindustrie selbst in stärkstem Maße der Rohstoffe aus dem Auslande. Es steht jest bezüglich der Einfuhr von Fellen und Häuten an der Spise aller Länder. Entsprechend ist auch der Bedarf an Gerbstoff ein sehr großer. Belgien, Frankreich, Großbritannien bleiben darin weit zurück und führen zusammen nur für 350 Mill. Mk. ein, während in Deutschland die Summe fast 500 Mill. Mk. beträgt. Seine Lederindustrie ist über= haupt eine der bedeutenosten der Welt und stellt weit über den eigenen Bedarf Waren her. Entsprechend ist auch ihre Ausfuhr sehr groß. Sie macht ein Drittel der Jahresproduktion aus und übertrifft die französische allein um das Doppelte 38. Für die Lederindustrie ist dar= um der ö.=u. Markt von großer Bedeutung, da die Donaumonarchie etwa ein Achtel der deutschen Ausfuhr aufnimmt.

Unter den verschiedenen Lederarten findet vor allem eine beträcht= liche Ausfuhr von Oberleder statt. Aber auch lackierte und zugerichtete Leder für Geschirre, Möbel, Portefeuilles, Sattler- und Riemenzeug, solvie Handschuhe werden in nicht unbedeutendem Umfange ausgeführt. Es find vor allem die feineren Leder sorten, also Halbfabrikate, die exportiert werden; die eigenen ö.=u. Fabrikate vermochten den Be= darf darin bisher nicht zu decken. Im ganzen besteht bezüglich der Ausfuhr der verschiedenen Lederarten, solveit Halbfabrikate in Betracht kommen, D.=U. an zweiter Stelle, hinter Außland, aber noch vor Groß= britannien. Dagegen ist unsere Ausfuhr von verarbeiteten Leder wa= ren nach Ö.=U. absolut weit geringer. Hierin ist der Export von Leder= schuhen bei weitem am bedeutendsten. Sodann kommen Täschnerwaren in Betracht, wenn auch freilich Großbritannien vor dem Kriege von den letteren ein weit besserer Abnehmer war. Der Ausfuhrkoeffizient und damit der Anteil Österreichs an der Ausfuhr der Lederwaren hat ganz erheblich zugenommen, obwohl die Bölle an sich recht hoch sind: die Ausfuhr hat sich in den letten Jahren verdreifacht. Der Grund ift eben, daß die ö.=u. Industrie bisher nicht den ganzen Bedarf selbst

³⁸ Bgl. Wirminghaus Art. Leberindustrie im Wörterbuch der Volkswirtsschaft II. S. 280 f. — Der Gesamtwert der Ledererzeugung machte nach den deutschen Produktionserhebungen für 1910 im ganzen 656 Mill. Mt. aus; die Ausfuhr in diesem Jahre betrug 270 Mill. Mk., also 40 v. H. der Erzeugung.

Schriften 155. II. 3

herzustellen vermochte. Dabei hat das Land eine hervorragende Lederindustrie für feine Schuh- und Handschuhlvaren, die einen Weltruf
genießen, so daß sie in diesen Artikeln nach Deutschland exportieren
kann. Trozdem ist die letztere Konkurrenz auf dem deutschen Markte
geringer, als man allenthalben annimmt ³⁹. Die Einfuhr von
Qualitätswaren täuscht leicht über ihren Gesamtwert hindreg. Sie
kann aber der Natur der Sache nach niemals so erheblich werden, da
sie eben nur höhere Bedürsnisse zu befriedigen vermag. Beträchtlich ist
nur die ö.-u. Einfuhr von fremden Glacehandschuhen und seinen Lederschuhen mit je über 2 Mill. Mk. an Wert. Entsprechend ist die deutsche
Aussuhr an verarbeiteten Ledersabrikaten, die im ganzen mehr gröbere Waren betrifft, über noch einmal so groß, als die entsprechende
Einfuhr aus Ö.-U. ⁴⁰. Es sind eben doch nur gelvisse Luzusartikel,
die wir bisher von dort bezogen, während wir selbst mehr Massenwaren dorthin aussührten.

Es ist nun gewiß richtig, daß in der Lederindustrie wohl eine Art Arbeitsteilung zwischen beiden Ländern sich vollziehen könnte, wie es bei einer Vergrößerung des Marktes die Folge zu sein pflegt: Deutsch= land könnte die mehr groben, Ö.=U. die mehr feinen Lederarten und Waren herstellen und in das andere Land exportieren. Trozdem würde auch so die Lösung keine reinliche sein können. Denn es liegt in der Natur der Sache, daß die feineren Qualitäten immer nur einen kleineren Ubnehmerkreis sinden und nicht die Grundlagen der Handelsbeziehungen ausmachen können.

Wir rechnen zu dieser Gruppe noch die Rürschnerwaren sowie den Kautschuk. Unter ersteren spielt die Aussuhr von Fellen zu Belzwaren eine recht große Rolle. Leipzig ist ja vor dem Kriege der

39						(Sir	ıfu	ihr aus ČI	. Ausfuhr nach ÖU.
Leber									2,5	34,8
Lederwaren									5,8	13,4
Rürschnerwaren									10,0	26, 3
Rautschukwaren									1,4	9,0
				3	n§	ge	aı	nt	19,7	83,5

⁴⁰ Die Zahl der öfterreichischen Lederfabriken hat sich in den letzten Jahren nicht mehr erheblich vermehrt, nachdem im Jahre des Jukrafttretens des neuen Zolltarises eine größere Zunahme stattgefunden hatte: 1901/13 von 310 auf 376, das ist um 20 v. H., was im Verhältnis nur sehr wenig bedeutet. Daher ist denn auch die Einfuhr von verarbeitetem Leder nach Deutschland unbedeutend: nur Sohlleder wird zu uns in etwas stärkerem Maße aus dem Nachbarstaate eingeführt, für 1,58 Mill. Mt.

Hauptmarkt für den Pelzhandel der ganzen Welt gewesen. Ö.=U. nimmt von der deutschen Aussuhr etwa den siebenten Teil (rund 14 v. H.) auf, das ist etwa ebensoviel wie Großbritannien. Es stand darin freilich hinter Frankreich weit zurück (je 26 gegen 65 Mill. Mk.), das der beste Abnehmer deutschen Pelzwerks war. Wir selbst beziehen aber von dort eine nicht unbeträchtliche Menge von Fellen und Pelzwerk (10 Mill. Mk.). Das Land besitzt eine leistungsfähige Pelzwareninsdustric: allerdings kommen ihr die Zollverhältnisse dabei sehr zustatten, da in Ö.=U. bei der Einsuhr 30 v. H. des Wertes, in Deutschland aber nur 4 v. H. des Wertes auf Pelzwaren erhoben werden 41. Unter der Aussuhr von Kautschukplatten die Reisen für Fahrräder und Krastwagen sowie für Kautschukplatten voran, wogegen wir selbst aus Ö.=U. nur verschwindend wenig beziehen.

Jusammenfassend können wir sagen, daß die deutsche Leders und Kautschukindustrie in Ö.-U. einen sicheren Absahmarkt für ihre Waren gehabt hat. Er beruhte darauf, daß die dortige eigene Industrie sehr viele Produkte gar nicht oder nicht in entsprechendem Umfange herstellen konnte. Die Jölle haben hier offenbar nur verteuernd gewirkt. Sie haben aber die Produktivität der einheimischen Industrie nicht in dem Maße zu steigern vermocht, daß dadurch ein Ersah der deutschen Einfuhr eintreten konnte. Im Gegenteil ist der Bedarf nach deutschen Fabrikaten noch wesentlich gestiegen. Die deutsche Aussuhr von Ledersfabrikaten im ganzen hat sich in den letzten Jahren fast verdoppelt. Dieser hohe Anteil der deutschen Aussuhr ist in den Produktionsvershältnissen der ö.-u. Industrie selbst begründet gewesen. Bei dem hohen spezifischen Wert des Leders konnten auch die hohen Transportkosten kein wesentliches Hindernis bilden.

7. Es folgt an relativer Wichtigkeit der Markt für die Masich in en in dustrie. Wie sie in der Ausfuhr Deutschlands übershaupt an dritter Stelle steht (803 Mill. Mk.), so ist auch der absolute Wert ihres Exportes nach Ö.-U. sehr bedeutend. Im Durchschnitt der beiden letzten Jahre machte sie allein den neunten Teil (100 Mill. Mk.) unserer Aussuhr dorthin aus. Sie wird absolut nur von der Textilsindustrie und den mineralischen Rohstosfen übertroffen. Dabei erscheint

⁴¹ Dazu Braß, Die wirtschaftliche Bedeutung des Pelzhandels. Weltwirtschafts liches Archiv, Bb. IV, S. 221.

noch dieses besonders bemerkenswert: die Entwicklung der deutschen Maschinenausfuhr nach Ö.-U. ist in den letzten Jahren seit dem Inkrafttreten des neuen Handelsvertrages hervorragend glänzend ge= wesen. Sie hat in diesen sechs Jahren fast um drei Biertel ihres früheren Betrages zugenommen. Der Anteil diefer Ausfuhr ist jogar noch schneller gewachsen als der unseres sonstigen Maschinenexportes, der auch schon recht erheblich zugenommen hatte 42. Rein Wunder, daß die gesamte Maschinenindustrie Deutschlands auf D.=U. als Ub= jahmarkt besonderes Bewicht legt und künftig eine weitere Bunahme erwartet. Die deutsche Maschinenindustrie ist durch ihre weit vorge= schrittene Arbeitsteilung, durch den Umfang der einzelnen Betriebe und ihrer Produktion ganglich auf eine Ausfuhr angewiesen. Sie hat darum das stärkste Interesse an jeder Erweiterung des Marktes wie an guten handelspolitischen Beziehungen. Dabei find es gang berschiedene Arten von Maschinen, die für die Aussuhr nach Ö.=U. in Betracht kommen. Dem Werte nach voran stehen die Metallverarbei= tungsmaschinen, für die der ö.-u. Markt überhaupt den ersten Plag einnimmt. Bon landwirtschaftlichen Maschinen sind Dampfpfluge, Samaschinen, Milchentrahmungsmaschinen zuerst zu nennen, wenn auch gerade diese Abteilung nach Rußland einen noch größeren Absatz hatte. Beiter haben Maschinen für Brauerei, für Zuckerindustrie, für Mül-Ierei, Buchbinderei und Buchdruckerei, sodann verschiedene Arten bon Nähmaschinen, ebenso Hebewerkzeuge und Pumpen, Gebläsewerke, end= lich Lokomotiven und Lokomobilen, Berbrennungs=, sowie Dampf= und Gasmotoren eine größere Nachfrage in der Nachbarmonarchie gefunden 43. Dagegen treten die meisten Spezialmaschinen der Textil= industrie zurück und haben bisher dort keinen stärkeren Absat gehabt. Kügen wir fogleich eine Bemerkung über die Fahrzeugindustrie hinzu, fo haben Berfonen= und Gütermotorwagen fowie Einzelteile dafür, ferner Seeschiffe aus Gifen und Stahl bisher nicht unbeträcht= liche Werte in D.-U. abgesett. Nirgends steht in all diesen Waren der Donaustaat an erster Stelle, wohl aber meist an zweiter. Nur nach Rugland ift unfere Maschinenausfuhr um mehr als die Sälfte größer,

42 Ausfuhr von Maschinen	1907/08	1912/13	Zunahme
Insgesamt	504,1	802,8	59,3%
nach Ö.=U	58.1	100.2	$72.1^{0}/o$

⁴³ Wir heben nur diejenigen Warengattungen hervor, deren Ausfuhr im Durchschnitt der beiden letzten Jahre 1912/13 über 1 Million Mark betrug.

während Frankreich an dritter Stelle kommt. Nach Rußland betrug sie 140 Mill. Mk. (das sind 17,5 v. H.), nach Ö.-U. 100, nach Frank-reich 40 Millionen.

Wie aus alledem hervorgeht, ist schon jest das Land ein sehr wichtiger Markt für alle Arten deutscher Maschinen gewesen. Umge= fehrt ist die Einfuhr von dort fast verschwindend. Sie kommt als Konkurrentin überhaupt nicht in Betracht. Zwei Momente sind für die Beurteilung der Sachlage maßgebend: die inneren Produktions= verhältnisse der beiden Länder, sodann die äußeren Zollsäte. a) Die ö.=u. Maschinenindustrie arbeitet unter befonders ungünstigen Bro= duktionsbedingungen. Die Länder erzeugen die Halbfabrikate der Eisenindustrie nur in geringem Umfange selbst: es fehlt vor allem an Rohle. Die Materialkosten sind darum dort sehr hoch. Rohmaterial und Salbfabritate, die bei uns felbst erzeugt werden, muffen eben eingeführt werden und unterliegen einem Boll, wodurch fie noch teurer werden. Andererseits sind dort auch die Generalunkosten wesent= lich höher, weil Umfang der Produktion und Absatz gering sind und mehr Abgaben auf der Industrie lasten. Denn erst durch Bergrößerung des Betriebes nehmen die Generalunkosten ab. Auch find die Arbeiter in den meisten Zweigen von so geringer Leistungsfähigkeit, daß die Arbeit dadurch dort teurer zu stehen kommt als in Deutschland. Im Un= hange I find an einigen Schulbeispielen, die auf Angaben der Praxis aufgebaut find, die verschiedenen Gestehungskoften zwischen Deutschland und Ö.=ll. vorgeführt. Außerdem ist der Großbetrieb in Ö.=U. gar nicht in dem Mage entwickelt wie bei uns. Dadurch aber ist wiederum jene außerordentliche Arbeitsteilung nicht möglich gelvorden, die die Eigentümlichkeit und die Stärke der deutschen Industrie ausmacht. So erklärt sich, daß das Land deutsche Maschinen einführen muß.

Für den deutschen Maschinenbau ist umgekehrt schon der eigene Markt selbst weit aufnahmefähiger als für die ö.=u. Industrie der ihre, weil bei uns der industrielle Bedarf ungleich stärker entwickelt ist. Es sindet außerdem eine starke deutsche Aussuhr in die Nachbarsländer statt. Dadurch erst hat sich die Maschinenindustrie zum Großsbetriebe entwickeln können, der spezifische Leistungen hervorbringen kann. Auf ihnen beruht die Bedeutung der deutschen Industrie übershaupt: sehr viele Maschinen sind eben nur in Deutschland in dieser Qualität zu erhalten. In ihnen steckt gleicherweise geistige, technische und manuelle Arbeit. Die Größe des Marktes, Kapitalmenge und

Arbeitsteilung entsprechen sich auch hier gegenseitig. Erst durch den Umfang des Absates in Berbindung mit der Technik konnte jene Spezifikation und jene Vollendung des Maschinenbaues entstehen, die ihrerfeite natürlich wiederum den Absat von Qualitätsware beförderte. Jene Vollendung der spezialisierten Maschinen, in denen Deutschland Meister wurde, ist erst durch den Weltmarkt möglich geworden. Freilich ergibt sich nun auch andererseits für die deutsche Maschinenindustrie die Notwendigkeit des Exportes, da eben der einheimische Markt dafür nicht ausreicht. Der Gegensat zwischen der Schwer= und der Maschinenindustrie rührt zum nicht geringen Teil aus der Notwendigkeit des Exportes der letteren her. Sie hat ein stärkstes Intereffe an der billigen Bereitstellung der Salbfabrikate, um dadurch den Export zu bergrößern und fremde Märkte zu sichern. Daher erklärt fich auch das ftarke Interesse gerade dieses Gewerbes an den näheren Beziehungen zu D.=U. Aus diesen Kreisen sind leb= hafteste Stimmen für ein möglichst enges Bollbundnis und für Erniedrigung der Zollschranken laut geworden — durchaus begreiflich; die Industrie hat die ö.=u. Konkurrenz nicht zu fürchten. Andererseits besteht aber gerade für den Maschinenbau die Besorgnis, daß fünftig der Absatz nach anderen Ländern, wie Rußland, Frankreich, Italien eine Berringerung erleiden könne, indem entweder England oder die Bereinigten Staaten dort stärkeren Absatz erhalten werden. Vor allem England macht die größten Unstrengungen, diese Märkte zu erobern. Freilich scheint mir bei einer näheren Betrachtung die Befürchtung wegen einer Berschlechterung des Absates nach fremden Ländern stark übertrieben. Es könnte sich in der Hauptsache nur um eine verstärkte Ausfuhr der Bereinigten Staaten handeln. England vermag aus Gründen, die hier nicht auseinandergesett zu werden brauchen, seine Aussuhr von Maschinen nicht so zu steigern, daß dadurch das deutsche Absatzebiet auf dem Kontinent verdrängt werden konnte. Es fehlen in England dazu die populationistischen, die technischen und kapitalistischen Bor= aussehungen. So wird der Bedarf an deutschen Maschinen des fremden sowie des neutralen Auslandes wohl auch nach dem Kriege in der Hauptsache bestehen bleiben. Auch die Vereinigten Staaten, deren Broduktion durch den Krieg einseitig nach einer Richtung gelenkt wurde, werden nicht imstande sein, einen Ersat der deutschen Ausfuhr aufzunehmen. Immerhin kann durch Neugestaltung der Bollverhältnisse wohl mit einer Berminderung des Absates nach gewissen Ländern gerechnet werden, die man versuchen muß, durch Sicherung anderer Märkte auszugleichen. Dazu gehört in erster Linie Ö.=U., dann der Balkan und der Orient. Aber auch ohne diese Eventualitäten würde offenbar die Entwicklung einer fortgeschrittenen Industrie immer mehr dahingehen, fremde Bodenprodukte in Form von Auhstossen einzussühren und dafür eigene hochqualisizierte Arbeit auszuführen. Unter diesen Umständen gewinnt darum für die Maschinenindustrie die Zollsbehandlung eine entscheidende Bedeutung in weit höherem Maße, als es für die bisher behandelten und für die Mehrzahl der später zu beshandelnden anderen Industriezweige der Fall ist.

b) Allenthalben liegt gerade auf der Maschineneinfuhr ein be= trächtlicher Zoll, der an sich wohl begreiflich ist, weil eben die Produktionsbedingungen für die ö.-u. Industrie ungunftige find. Die Bölle find bei den letten Sandelsverträgen noch erhöht worden. Gleichwohl wurde durch diese Erhöhung die Einfuhr ganz und gar nicht gehemmt, sondern hat im Gegenteil gerade dadurch erheblich zugenommen. Die eigene Industrie D.=Us. hat tropdem keinen bedeutenden Aufschwung erfahren. Bum Teil liegt der Grund wohl darin, daß auf die Borprodukte der Eisenindustrie, auf deren Ginfuhr die dortige Maschinenindustrie angewiesen ift, gleichfalls ein hoher Boll liegt. Im einzelnen ift die Wirkung der ö.=u. Tariferhöhung für die deutsche Maschineneinfuhr nicht gang gleich gewesen. Für eine Reihe von Zweigen hat fie un= gunftig gewirkt, fo daß die Ginfuhr jedenfalls erschwert oder gang unterbunden wurde. Sier hat ein Teil der Industriellen sich einfach dadurch geholfen, daß sie Filialen in Ö.=U. errichtet haben. Freilich wer= den dadurch auch deren Produktionskosten erhöht und die Filiale arbeitet dann öfters unter den gleich ungunstigen Bedingungen wie die öster= reichische Industrie. Oder es werden Einzelteile, die einem geringeren Boll unterliegen, eingeführt und in einer dort errichteten Zweigfabrik zusammengesett. Natürlich können nur fehr leiftungsfähige Firmen solche Gründungen im Auslande vornehmen. Dadurch haben die ein= gewanderten Fabriken in Ö.=U. zum Teil wieder ein Monopol er= halten und können die Preise hochstellen. Verstärkt wurde dieses Mo= ment bisher noch dadurch, daß die dortigen Behörden bei Vergebung von Aufträgen die Fabrikation im eigenen Lande vorschreiben. Die ungarische Regierung stellt bei Konzession von maschinellen Anlagen jogar die Bedingung, daß alle Materialien im Lande jelbst hergestellt merden.

Andererseits ist zum Teil wohl unter dem Schutze der Bölle in den letten Jahren eine nicht unbeträchtliche eigene Maschinenindustrie entstanden. Die Bahl der Maschinenfabriken ist von 1901/13 allein in Öfterreich von 755 auf 1182, das ist um 56 v. H. gestiegen, während die Bahl der fabrikmäßigen Betriebe überhaupt in diesem Beitraum nur um 44 v. H. zugenommen hat. Freilich ift die Vermehrung der Betriebe nur eine quantitative gelvesen. Es sind mit wenigen Ausnahmen nur Aleinbetriebe, die mit einer hohen Speseneinheit arbeiten. Die Parole, so meint ein österreichischer Fachmann 44, laute immer "wenig er= zeugen, aber hohe Breise nehmen." Unter den Neugründungen werden sich wohl auch eine beträchtliche Anzahl deutscher Firmen befinden. Da nun die Maschinenindustrie in D.-U. noch durch Bölle geschützt ist, so sind die Preise für Maschinen natürlich insgesamt in die Söhe gegangen. Daraus ergeben sich zweierlei Wirkungen für die dortigen Verbraucher: ent meder hat die Befriedigung des Bedarfes unterbleiben muffen, weil die Preise durch die Zölle zu hohe sind, als daß sie getragen wer= den können. Oder es ist in Ö.-U. eben eine Berteuerung der Produktionsmittel eingetreten, bei der die eigene Industrie noch ihre Rechnung gefunden hat, ohne daß dadurch die deutsche Ginfuhr verhindert werden konnte; der Gebrauch dieser Fabrikate war eben notwendig. Das lettere muß in Wirklichkeit überwiegend der Fall gewesen sein. Denn nur jo wird die starke Zunahme der deutschen Ginfuhr bei gleicher Erhöhung der Maschinenzölle erklärlich.

Die Preissteigerung hat also manchen Zweigen der deutschen Konsturrenz eher genützt als sie dom ö.su. Markt ferngehalten. Allersdings ist andererseits durch den Zollschutz zum Beispiel bei Produkten landwirtschaftlicher Maschinen die eigene Erzeugung so angewachsen, daß Österreich selbst in gewissem Grade nach Deutschland zu exportieren beginnt. Aber das sind doch Ausnahmen. Im ganzen haben die Zölle der Steigerung der deutschen Aussuhr keinen Abbruch getan. Bon den Buchdruckereimaschinen wird direkt behauptet, daß trotz des sehr hohen Zolles (der etwa 10 v. H. des Wertes ausmacht) Ö.su. auf deutsche Fabrikate angewiesen bleibt, weil dort eine leistungsfähige Industrie nicht besteht. Bei der Einsuhr von Spezialmaschinen macht der Zoll oft genug nichts aus; der ausländische Käufer muß dann eben die

⁴⁴ Politisch-wirtschaftliche Zukunft Deutschlands und Öfterreich-Ungarns nach bem Kriege 1915. S. 79. Auch Schüller, a. a. C. S. 13 kommt zu einer unsgünftigen Beurteilung der Entwicklung ber ö. Maschineninduftrie.

hohen Preise bezahlen. Bei Stiderei= und Wirkwarenmaschinen spielt andererseits die Verteuerung durch die Zölle gar keine Rolle; es ist wesentlich eine Vedarssfrage. Die vermehrte Maschineneinsuhr ist ein deutliches Symptom dafür, daß Ö.=U. auf dem Wege einer stärkeren Industrialisierung sich befindet und daß auf der anderen Seite die eigene Maschinenindustrie den Vedarf in keiner Weise zu befriedigen vermocht hat.

Nach alledem liegt die Zollfrage für die Maschinenindustrie weit fomplizierter, als man zunächst denkt. Ginsichtige Fabrikanten erkennen das an. Denn der Bedarf an Maschinen ist zum großen Teil gerade erst in zollgeschützten Industrien entstanden! Für eine Reihe von Ma= ichinen waren die Säte freilich jo hoch, daß dadurch die Ausfuhr tatfachlich unterbunden wurde. Außer den Bollfäten felbst spielt natürlich auch die Handhabung des Zolltarifes eine Rolle: es steht vielfach im Belieben der Zollbeamten, wie sie die Sätze anwenden 45. hier und in analogen Fällen scheint ja die Zollfrage mithin für die Maschinenindustrie selbst fehr einfach zu fein. Aber andererseits hat gerade fie das Bestehen von Böllen in anderen Industrien zur Voraussetzung. Erst dadurch sind in D.=U. ganze Gewerbe lebenskräftig erhalten geblieben. Wenn zum Beispiel unter der Zollerhöhung in Weipert und Vorarlberg eine Spigenstickereiindustrie entstanden ift, die eine Nachfrage nach deutschen Stickereimaschinen entfaltet, so würde bei Fortfall oder Erniedrigung jener Zölle die Weiperter und Vorarlberger Stickereiindustrie unter der Konkurrenz der Plauener Spitzenindustrie stark leiden. Die Folge des Zollfortfalles würde also indirekt eine Schädigung der deutschen Ma= schinenausfuhr bedeuten. Die Frage des Zolles liegt demnach gar nicht bei der Maschinenindustrie selbst, sondern vielmehr bei der Kaufkraft der Abnehmer. Es ist darum öfters mit Recht gesagt worden, daß es vor allem auf die Abnahmefähigkeit in der geschütten Industrie ankomme. Dadurch wird die ganze Zollfrage aber sehr kompliziert und ist auch für die Maschinenindustrie nicht einfach zu lösen.

Im ganzen verhält sich demnach die Sache so: bisher hat der deutsche Maschinenbau trot hoher Zölle und ungünstiger Frachtverhält= nisse in Ö.=U. seinen Plat nicht nur behauptet, sondern den Absat dort= hin noch stark erweitern können. Die Zölle haben nirgends abschließend

⁴⁵ Wenn z. B. Feuerungsapparate für Flammrohrkessel bald als eine, bald als zwei Maschinen betrachtet werden, so ist die Preisdifferenz erheblich genug. Oder es werden einzelne Teile aus Maschinen herausgegriffen und besonders verzout!

gewirkt. Der Besamteffekt kann für die deutsche Maschinenindustrie im ganzen nur als günstig bezeichnet werden. Der ö.=u. Markt ist für die Einfuhr aufnahmefähig. Bei einer weiteren Industrialisierung des Landes wird gerade unfere Ausfuhr von Maschinen, für die nun einmal die Produktionsbedingungen dort nicht gunftig find, zweifellos noch weiter gesteigert werden. In erster Linie ist also für die Ausfuhr des deutschen Maschinenbaues entscheidend, wie die Industrialisierung des Donaustaates erreicht werden kann — ob durch eine Zollunion, ob durch eine Zwischenzollinie oder wie foust. Ift es aber sicher, daß eine zollpolitische Annäherung etwa in Form einer Zwischenzollinie mit allmählichem Abbau der Säte diesem Ziele näherführt? Wird dadurch eine Entwicklung beschleunigt werden, die für die ö.=u. Volkswirtschaft selbst günstig ausfällt? Es kann ganz davon abgesehen werden, daß eine Reihe von deutschen Ctablissements, die in Österreich Filialen errichtet haben, schon durch eine Zollermäßigung wieder geschädigt werden. Aber aus Umständen, die wir hervorgehoben haben und noch weiter erörtern werden, scheinen mir jene beiden Fragen keineswegs eindeutig entscheidbar zu sein. Und wenn gerade seitens der Maschinenindustrie aus naheliegenden Gründen ein Zollbund besonders lebhaft betont wird, so sind die Konsequenzen nicht immer hinreichend überdacht worden. Die Entscheidung ift auch hier durchaus strittig.

8. Nach dem Maße der relativen Bichtigkeit des ö.=u. Marktes fommt nun die Gruppe der Metallverarbeitung außer dem Gifen. Dazu gehört Aluminium, Blei, Rupfer, Rickel, Binn und Bint. Der Wert ihrer gesamten Ausfuhr aus Deutschland betrug im Durchschnitt der beiden letten Jahre über eine halbe Milliarde Mark. Es handelt sich dabei solvohl um die aufbereiteten Rohmetalle selbst wie um Legierungen und Waren aus ihnen. Etwa der achte Teil dieser Ausfuhr geht nach Ö.=U. Sie macht ihrem absoluten Werte nach (66,2 Mill. Mf.) 71/2 v. H. unferes ö.=u. Exportes aus, ift also durch= aus nicht unbeträchtlich. Allerdings ist ihre Zunahme seit dem Inkrafttreten des neuen Handelsbertrages hinter dem Durchschnitt zu= rückgeblieben. Entsprechend hat sich der Ausfuhrkoeffizient etwas verringert. Dabei ift auch Deutschland bezüglich der Rohstoffe Blei, Binn und Rupfer auf fremde Erzeinfuhr angewiesen. Nur Aluminium und Bink kommen bei uns so häufig vor, daß von den Rohstoffen ausgeführt werden kann. Die Einfuhr aus D.=U. nach Deutschland in den Pro=

dukten dieser Gruppe ist ebenfalls beachtenswert: sie macht ein Drittel der deutschen Ausfuhr aus 46. Dabei ist sie überhaupt eine der stärksten Posten des ö.=u. Exportes zu uns. In der deutschen Aus= fuhr nach dem Nachbarstaate stehen Bink und Rupfer voran. Bei Zink ist es das rohe Metall selbst, das wir ausführen: ungefähr ein Biertel unferer gangen Ausfuhr geht zu den Berbundeten; Waren aus Bink treten demgegenüber zurück. Auch von Blei und Zinn führen wir überwiegend das Rohmetall felbst in nicht unbeträchtlicher Menge dorthin aus. Dagegen ift uns der Markt für Fabrikate aus diefen Metallen ziemlich verschloffen. Anders verhält es sich beim Aupfer, von dem wir außer dem Rohmaterial noch Waren in erheblichem Umfange dorthin absetzen. Es handelt fich um Messingwaren, wie Sausund Küchengeräte, Schmuckgegenstände, Tombak, Toiletten= Nippessachen, die aus Rupferlegierungen hergestellt werden. Der Umfang dieser Ausfuhr aus Deutschland ist bedeutend genug und betrug während des Durchschnittes der beiden letten Jahre etwa 20 Mill. Mk.

Wenn man innerhalb dieser ganzen Gruppe der Metallverarbeistung das Rohmaterial von der eigentlichen Fabrikation trennt, so entfällt auf jene Rohstoffe die kleinere Hälfte, während die größere Hälfte auf die Metallwaren kommt ⁴⁷. Dabei verhält es sich natürlich bei der deutschen Produktion selbst gerade umgekehrt: hier überwiegt die Herstellung der Fertigwaren gegenüber der Bersarbeitung des Rohmetalles bei weitem. Ö.-U. nimmt also von unserer gesamten Aussuhr der Metallindustrie relativ ungleich mehr von jenen Halbsabrikaten der Rohmetalle, als von diesen Fertigfabrikaten auf ⁴⁸. Das ist für den deutschen Handel nicht eben günftig zu beurteilen. Iwar steckt auch im Rohmetall eine Summe deutscher Arbeit, da sie

46				Gir	ıfu	hr aus Ö.=U.	Ausfuhr nach ÖII.
Alum	inium						1,6
Blei .						0,2	8,2
3in t						4,1	15,0
Zinn						1,7	2,3
Rupfe	r					9,6	26 ,8
Sonft	ige Meta	sse.				4,2	12,2
		I	nsę	jejai	nt	22,2	66,2

⁴⁷ Auf Rohmetall entfällt 47 v. H., auf Metallwaren 53 v. H.

ja erst aus den Erzen bzw. Erden gewonnen werden muffen. Aber offenbar ist ein späteres Stadium der Berarbeitung für die Ausfuhr eines Landes bedeutungsvoller als ein früheres. Es entfiel nämlich von der Ausfuhr der unedlen Rohmetalle über ein Biertel (28,4 v. H.) allein auf Ö.=U. Dagegen macht die Ausfuhr der aus jenen Metallen hergestellten Fabrikate nur etwa den zwölften Teil (8,5 v. S.) aus: sie bleibt also weit unter dem Durchschnitt des ö.=u. An= teiles unseres industriellen Exportes. Mit anderen Worten: die Bedeutung Ö.=Us. als Absahmarkt der Metallindustrie erstreckt sich in erster Linie auf die Sütten und Aufbereitungsanstalten, für die die Donaumonarchie tatfächlich ein sehr wichtiges Absatzgebiet darstellt. Dagegen hat die eigentliche Metallfabrikation bisher nur einen re= lativ geringen Absatz dahin gehabt. Am meisten noch die Berarbeitung von Rupfer und dessen Legierungen. Als Bezugsland stand darin D.-U. bisher weit hinter Rußland, Frankreich, Großbritannien zurück. Woran liegt das?

Mit daran schuld wird die Entwicklung der ö.=u. Metallberar= beitungsindustrie sein, die sich unter den Bollverhältnissen gebildet hat. In der Hauptsache wird aber wohl der geringe Bedarf des Landes felbst und die geringe Rauftraft der Bevölkerung dafür verantwortlich zu machen sein. Allerdings hat seit dem Jahrhundertanfang sich allein die Bahl der öfterreichischen Betriebe um ein Drittel vermehrt. Die Industrie ist in Ö.-U. in lebhaftem Aufschwunge 49. Darauf läßt die Zahl der registrierten gewerblichen Schutmarken, die gerade in den letten Jahren erheblich zugenommen hat, sowie die der Patenterteilungen schließen. Lettere haben sich seit dem Jahrhundertanfang verdoppelt, vor allem in den letten Jahren ist eine rege Tätigkeit darin eingetreten. Der Zollschut wird dazu mitgewirkt haben. Allerdings wird zum Beispiel gesagt, daß alle Drudmaterialien, wie Schrifttypen, Leisten und anderes in Deutschland weit beffer hergestellt werden. Durch die Bölle seien nur die Preise der ö.-u. Produkte erhöht worden, ohne daß sie selbst besser maren; die ö.=u. Buchdruckerei sei bezüglich des Schrift= materiales im wesentlichen auf deutsche Gießereien angewiesen. Ahn= liches mag auf andere Zweige der Metallverarbeitung ebenfalls zu=

⁴⁹ Bon 1185 Betrieben im Jahre 1901 auf 1644 in 1913. — Die Zahl ber registrierten Schutzmarken in Öft. nahm von 540 auf 2500, die der angemelbeten Patente in demfelben Zeitraum von 140 auf 379 zu, während die Gesamtzahl der letzteren überhaupt nur von 3400 auf 5650 stieg.

treffen. In einzelnen Zweigen ist jedoch die eigene Industrie ganz leistungsfähig. Sie hat darin auch eine Einsuhr nach Deutschland. Das betrifft in der Hauptsache ebenfalls das Rohmaterial, nicht die Metallsfabrikation, wenigstens soweit Aluminium, Zinn und Zink in Betracht kommen. Nur beim Kupfer hat auch Ö.-U. eine Aussuhr von Fertigwaren an Messing und Tombak, die in einzelnen Artikeln sogar über die deutsche Aussuhr hinausgehen 50. Es sind in der Hauptsache die beskannten Berndorfer Metallwaren, die wir aus Österreich erhalten. In ihnen genießt das Land mit Recht einen großen Ruf, der seinem Exporte zugute kommt. Man wird aber für den Gesamthandel auch hier diese Luxusartikel nicht überschäßen dürsen, wenn man die Aussegestaltung künftiger Handelsbeziehungen bedenkt. Die Entwicklung der eigenen Industrie und geringe Aufnahmesähigkeit des Marktes zussammen haben also einen stärkeren Absat von Fertigwaren gehemmt.

Es scheint mir für die weitere Zunahme der Ausfuhr der deutschen Metallverarbeitungsindustrie, wenigstens soweit Fabrikate in Betracht kommen, eine natürliche Schranke gegeben. Sie ist auch bei einer wirtschaftlichen Annäherung beider Länder kaum sehr erweiterungsfähig, solange nicht die gesamten Kulturverhältnisse in Ö.-U. eine durchgreisende Veränderung erfahren. Von dieser aber hängt die Austnahmefähigkeit des Marktes für Fertigfabrikate ab. Allerdings könnte wohl eventuell auf Kosten der dortigen Industrie selbst unsere Ausfuhr noch eine Stärkung erfahren, wenn die Zollsätze für diese Waren ermäßigt würden.

9. Es folgt auffallenderweise an relativer Wichtigkeit des ö.=u. Marktes die Industrie der Holz=, Schnit= und Flecht= stoffe. Der absolute Wert ihrer Ausschuhr ist für den deutschen Außen= handel überhaupt, ebenso wie für den mit Ö.=U. nicht sehr erheblich: nur 3 v. H. unserer Industrieaussuhr entfällt auf diese Gruppe. Davon geht aber fast ein Siebentel in den Donaustaat. Ö.=U. ist also an sich als Absamarkt für diese ganze Gruppe recht bedeutsam 51. Boran steht das

⁵⁰ Es ift Artifel 869 c (Meffing, Schlaglot, Tombat) bes deutschen Handelse tarifes: die Einfuhr aus Ö.-U. betrug 3,6 Millionen Mark, unsere Aussuhr dahin 2,4 Mill. Übrigens wird von anderer Seite behauptet, daß die öst. Feinmetallwarensindustrie trot bes Zolles nicht auf der Höhe des deutschen Fabrikates sich befindet.

⁵¹ Wir faffen hier bie Warengruppen 8 (Gestlichte und Flechtwaren aus pflanglichen Stoffen), 9 (Befen, Bürsten, Pinfel, Siebwaren), 10 (Waren aus tierischen ober pflanzlichen Schnitz- ober Formerstoff) zusammen.

Holzbearbeitungsgewerbe. Das ift um fo auffälliger, als gerade O.=U. noch ein starker Holzlieferant für uns ist. Wir führten im Durchschnitt der letten Sahre für 76,8 Mill. Mt. Holz aus Öfterreich ein, das ist un= gefähr ein Sechstel unferes gangen holzbedarfes. Es ift nächft Roble und Giern der stärkfte Boften der öfterreichischen Ginfuhr zu uns. Das Land hat ja noch auf drei Zehntel der Bodenfläche Forstwirtschaft; Holz gehört mit zu seinen wesentlichsten Reichtümern. Daber zählt auch der fabrikmäßige Betrieb der Holz-, Dreh-, Flecht- und Schnigwarenindustrie zu den verbreitetsten des Landes. Die Folge ist, daß Ö.=U. jetzt eine beträchtliche Einfuhr nach Deutschland hat, die über die Hälfte unserer Ausfuhr dahin ausmacht. Allerdings hat sich gerade in den letten Jahren unfer Erport in diesen Waren kolossal vermehrt: er hat seit dem Inkrafttreten der neuen Sandelsberträge sich mehr als verdoppelt 52. Entsprechend hat auch der Ausfuhrkoeffizient eine zu= nehmende Tendenz. Es werden vorwiegend nach D.-U. ausgeführt: grobe bearbeitete Holzwaren, wie Fensterrahmen, Türen, Treppen, Schnigarbeiten, Druckplatten und andere - alfo vor allem Artikel der Bautischlerei, in der deutsche Fabrikate allerdings einen großen Ruf genießen. In stärkerem Mage ift dann die Gruppe der Zelluloid= waren, wie Films, Rämme, Knöpfe und ähnliches an der Ausfuhr beteiligt und übertrifft an Wert noch die der Holzwaren. Entsprechend verknüpft sich mit dieser Ausfuhr ein großes Interesse, geht doch über ein Sechstel davon zu unserem Berbundeten. Die Bellulvidinduftrie gehört offenbar zu den am ö.=u. Markt meiftinteressierten Gewerbe= zweigen. Es sind gewisse Spezialartikel, die dort nicht hergestellt werden und für die in Deutschland gang spezielle Fertigkeiten borhanden find. Die Bollfäte spielen gerade für die Spezialartikel der Bellulvid= branche keine allzu große Rolle.

Außer den genannten Waren treten die übrigen Zweige dieser ganzen Gruppe im bisherigen Export nach Ö.-A. gänzlich zurück 52a.

⁵² Ausfuhr beutscher Holzwaren 1907/08 2,3 Millionen Mark, 1912/13 aber 9,0 Mill. Mt. Für die Ausschuhr beutscher Zelluloidwaren sind die entsprechenden Zahlen aber 5,7 und 10,3 Millionen Mark. Die beutsche Holzausschuhr nach Ö.-U. ist möglich, weil das Land hohe Rohstofspreise hat und die deutsche Industrie durch die bessere Schulung der Arbeiter leistungsfähig ist.

52 a		Ei	n	fut	r aus O.=U.	Ausfuhr nach Č.=U.
	Beflechte				0,2	1,0
	Tierische Schnitftoffe				4,2	1,5
	Holzwaren				5,8	9,0
	Pflanzl. Schnitsftoffe				1,9	10,2

Das gilt vor allem von der Möbelbranche, die fast gar keinen Erport in das Nachbarreich hat, ebenso steht es mit dem Drechslergewerbe. Dabei genießt die deutsche Möbeltischlerei auf dem Weltmarkt eine nicht geringe Bedeutung. Der Grund für dieses Burücktreten liegt in der hohen Entwicklung der öfterreichischen Möbeltischlerei selbst und zu zweit in der Sohe der Eingangszölle. Denn gerade auf dem Gebiete des Holzgewerbes und der Möbelfabrikation hat D.=U. durch das natür= liche Vorkommen der Rohstoffe und das Überwiegen des Runsthand= werkes gewisse natürliche Borzüge. Die Folge ist eben, daß Deutsch= land felbst eine beträchtliche Einfuhr von solchen ö.=u. Holzwaren auf= weist: Unser Nachbarreich liefert Wagen und Stellmacherarbeiten, Holzdraht, dann feine Bugholzmöbel und Verlmutterknöpfe, beide eine bekannte Spezialität der öfterreichischen Industrie. Es ist zwar allent= halben festzustellen, daß die Zölle die deutsche Ausfuhr erschwert haben. Andererseits ist aber zuzugeben, daß gerade das Rachbarland eine alte künstlerisch hochstehende Industrie besitzt und eine Konkurrenz auch ohne Bölle jedenfalls schwer fallen würde: die Tatsache der österreichischen Einfuhr in Deutschland beweist das schon zur Genüge. Es wird deut= scherseits allerdings behauptet, daß infolge der dortigen meist noch -handwerksmäßigen Technik sie der modernen deutschen Möbelfabrikation unterlegen fei und lettere nur wegen der Bölle nicht hereinkönne. Doch gehört diese Industrie zu den bodenständigsten des Donaustaates.

Durch eine wirtschaftliche Annäherung könnte vielleicht der Absatin beiden Ländern größer werden, indem eine gewisse Arbeitsteilung sich vollzöge. Allerdings würde dies wohl zum Teil auf Kosten der deutschen Holzindustrie geschehen müssen, da nun einmal die Produktionsbedingungen gerade dafür in Ö.-U. günstig liegen und wir eben weit mehr fremdes Holz brauchen als jene. Andererseits ist es aber wiederum ein Irrtum, und zwar ein sehr verbreiteter, zu meinen: es könne sich eine künstige Handelsbeziehung überhaupt auf Luzuswaren, wie Österreich sie zu uns einführt, wesentlich ausbauen. Dafür ist doch der Wert dieser Waren im Verhältnis zur Gesamtheit nicht bes deutend genug und kann es kaum jemals werden.

Die bisher betrachteten Industriegruppen standen über dem durchschnittlichen Anteil, den Ö.-U. überhaupt von der deutschen Aussfuhr in Anspruch nimmt. Es muß besonders festgehalten werden, daß unsere beiden größten Aussuhrindustrien, die Textils und die Eisensindustrie, nicht unter diese erste Reihe fallen. Ebensowenig die ches

mische Industrie, deren Wichtigkeit im Augenhandel an dritter Stelle steht. So kommt es, daß die Ausfuhr der bisherigen Gruppen nur etwa zwei Fünftel des deutschen Gesamtexportes umfaßt, während der ö.=u. Anteil daran fast drei Fünftel (57,8 v. H.) beträgt. Ihre Aus= fuhr nach Ö.-U. spielt mithin eine größere Rolle als ihr Anteil am gesamten deutschen Erport. Dabei verhalten sich auch hier einzelne 3meige diefer Industrien gang verschieden. Bei einzelnen Warengattungen zum Beispiel in der Metallverarbeitung bleibt der Anteil Ö.=Us. unter dem Durchschnitt, ebenso bei einzelnen 3weigen der Maschinen= industrie, während andere auf dem Nachbarmarkte sehr gut abschneiden. Wir dürfen annehmen, daß jede der bisher behandelten Gruppen dem ö.=u. Markt eine besondere Wichtigkeit beimigt, daß mit= hin ihr Interesse an einem wirtschaftlichen Zweibund im allgemeinen groß ift. Aber wir stellten auch fest, daß überhaupt nur zum kleinen Teil die Zollbehandlung als Ursache für den relativ günstigen Stand der Ausfuhr anzusehen ist; zum Teil fehlen hier die Bölle überhaupt und dafür haben andere Momente die Ausfuhr beeinflußt. war es die Unentwickeltheit der eigenen b.=u. Industrie, die das gun= stige Resultat gezeitigt hat. Wir hatten endlich bemerkt, daß eine zoll= politische Annäherung beider Länder nicht sicher diesen Anteil vergrößern müßte. Es wurde aber auch umgekehrt der deutsche Markt kaum zu stark von einer ö.=u. Einfuhr beeinflußt werden, wenn wir die Industrien in ihrer Gesamtheit betrachten.

Bei den übrigen Industriegruppen bleibt der Ausfuhrkoeffizient hinter dem durchschnittlichen Anteil zurück (vgl. S. 25).

10. Das bedeutendste Ausfuhrgewerbe Deutschlands, die Textils in dust rie, steht mit ihrer Aussuhr nach Ö.-U. dem absoluten Werte nach an zweiter Stelle. Auf sie allein entfällt der sechste Teil des gesamten Exportes nach der Donaumonarchie. Freilich war dieser Ansteil vor Inkrafttreten des Handelsvertrages noch größer, nämlich fast ein Fünstel 33. Die Textilindustrie spielt demnach für die Handelsbeziehungen beider Länder eine hervorragende Rolle. Sie bildet auch jetzt nach ihrem absoluten Betrage das Nückgrat der eigentlichen Ex-

⁵³ Es betrug die Ausfuhr von Textilwaren 1907/08 bereits 118,6 Mill. Mark b. f. 19,8 der deutschen Industrieaussuhr, 1912/13 aber 147,2, d. f. 16,7. Die abssolute Zunahme betrug also nur 24,1 v. H., während unser Gesamtexport in dieser Zeit dahin um 47,7 v. H. zunahm.

portgewerbe. Denn die an erster Stelle stehenden mineralischen Rohstoffe gehören ja nicht zur Industrie im eigentlichen Sinne. Aber an re lativer Bedeutung als Absahmarkt für deutsche Textilprodukte tritt Ö.=U. sehr zuruck. Es empfing nur etwa ein Zehntel dieser Aus= fuhr. Auch ist hierin seit dem Inkrafttreten des letten Sandelsbertrages keine wesentliche Underung eingetreten. Die Zunahme der Textilwarenausfuhr nach der Donaumonarchie bleibt wesentlich hinter der allgemeinen Entwicklung zurück (24 v. H. gegen 48). Ihr Ausfuhr= koeffizient steht unter dem Durchschnitt. Es ist das freilich das Renn= zeichen einer allgemeinen Tendenz. Auch im deutschen Außenhandel überhaupt weist die Textilindustrie einen relativen Rückgang auf Kosten des Maschinen- und Eisenexportes auf. Es scheint das ein ganz natürlicher Borgang, der uns keineslvegs zu beunruhigen braucht, vielmehr bei der industriellen Entwicklung der modernen Staaten sich von selbst versteht. Sonach ist es auch nicht wunderbar, daß die deutsche Textilin= dustrie auf dem österreichischen Markte kein dem allgemeinen Wachstum entsprechendes Mehr an Zufuhr aufzuweisen hat, sondern dahinter zu= rückgeblieben ist.

Freilich find die einzelnen Zweige der Textilindustrie gang berschieden an der Ausfuhr nach D.=U. interessiert. Ginen eigentümlichen Gegensatz bildeten in dieser Beziehung die Baum woll- und die Wollindustrie. Die erstere tritt in ihrer Ausfuhr nach dem Donaustaat über= haupt ganz zurück. Nur etiva 6 v. H. (für 32,6 Mill. Mk.) der aus= geführten Baumwollwaren geht dahin. Allerdings zeigt sich in der Entwicklung diefer Ausfuhr eine Bunahme, durch die der Ausfuhr= koeffizient sich gebessert hat. Doch bleibt der Anteil des Landes ge= ring genug. Unter den Baumwollprodukten spielt zunächst die ge= bleichte und gefärbte oder sonst verarbeitete Rohbaumwolle eine etwas größere Rolle, sodann Baumwollzwirn, auch Spiten und Stickereien finden dort Absat, während andere Baumwollgarne und Baumwoll= gewebe wesentlich zurücktreten. Dagegen ift der Export der Boll= produkte recht stattlich (67,8 Mill. Mk.). Ö.=U. nahm von der deutschen Ausfuhr fast den sechsten Teil auf. Vor allem die besseren Qualitäten in Merinokammzug und Kammgarn finden dort Absat 54. Das Land bezieht aus Deutschland auch einen nicht unbeträchtlichen Teil seiner Kleidertuche. So ist also für die meisten Gebiete der Wollindustrie

⁵⁴ Die deutsche Aussuhr von Kammzug allein machte 33,7 Millionen Mark aus, an Kammgarn 12,1. an Kleiberftoffen 6,5, an Kleiber= und Putwaren 4,4.

Schriften 155. II.

D.=U. tatfächlich ein günstiges Absatzeitung, den fertigen Kleidern und Butwaren. Es geht nur ein verschlvindend kleiner Teil unserer Aussfuhr in das Kaiserreich: für die Konfektion im weiteren Sinne ist D.=U. kein Absatzeitet. Auch die Leinen= und Juteindustrie hat bischer dort nur einen sehr geringen Absatz gehabt (6,3 Mill. Mk.). Bedeutend genug stellt sich dagegen die Aussuhr von Seidenprodukten 55. Außer Kohseide, die D.=U. in größerer Menge von uns bezieht, kauft es Seidengewebe, Bänder und Posamentierwaren.

Dieser verschiedene Anteil der einzelnen Zweige der Textilindustrie verlangt eine nähere Erklärung. Offenbar können die Ursachen sowohl in den inneren Produktionsverhältnissen des Landes, wie in der Bollbehandlung zugleich liegen. Dabei ist festzuhalten, daß in diesen Ber= hältniffen mindeftens feit Inkrafttreten des letten Sandelsvertrages keine wesentliche Anderung, vor allem keine relative Berschlechterung eingetreten ift. Dem einzelnen Fabrikanten erscheinen die Dinge immer anders und zwar zumeist zuungunften der Gegenwart berschoben, obwohl das in den meisten Fällen gar nicht zutrifft. In Wirklichkeit hat in der Baumwollindustrie die deutsche Ausfuhr nach Ö.-U. während der letten Jahre zugenommen und deren Ausfuhrkveffizient ist etwas gestiegen. Ahnlich liegt die Sache in der Seidenindustrie, wo der Export sich fast um die Hälfte bermehrt hat; parallel ist auch der ö.=u. Anteil daran von 6,4 auf 9,2 v. H. gestiegen. Auch hier können mithin die letten Zollfäte und Zollerhöhungen nicht so ungünstig gewirkt haben. Am charakteristischsten in dieser Beziehung ist wohl die Entwicklung bei den fertigen Rleider= und Butwaren. Hier hat sich die überaus geringe Ausfuhr fast verdreifacht, wenn sie freilich an sich auch jett noch minimal bleibt. Es kommt aber auf die Tendenz der Entwicklung an und die ist für diese drei Zweige der Tertilindustrie sehr günstig verlausen. Anders steht es mit der Hauptausfuhrbranche, dem Wollgewerbe. Darin hat sich das Verhältnis nicht geändert. Wie die Ausfuhr deutscher Wollfabrikate überhaupt fast zum Stehen gekommen ist, so hat sich auch der Export nach Ö.=U. kaum verschoben. Er bleibt auf seiner an sich recht beträchtlichen Höhe und umfaßt etwa den sechsten Teil der deutschen Gesamtausfuhr in Wollerzeug=

⁵⁵ Die Aussuhr von Seidenprodukten betrug nach Ö.=U. 22,5 Millionen Mark, die Einfuhr daher nur knapp 10 Millionen, immer im Durchschnitt der beiden letzten Jahre 1912/13.

nissen. Dabei ist freilich festzuhalten, daß allenthalben in diesen Industrien der Bezug von Halbsabrikaten, Kammzug und Garn, eine größere Rolle spielt als der Bezug der Schlußprodukte der Gewebe.

Soviel geht aber aus dieser ganzen Entwicklung schon hervor, daß die Zölle nicht prohibitiv gewirkt haben können. Vielmehr hat sich gerade unter ihnen die Aussuhr wichtiger Zweige der Textilbranche gehoben. Wenn troßdem auch jest noch der ö.-u. Aussuhrkoeffizient für manche Zweige zurückbleibt und nur in der Wollindustrie wesent-lich darüber hinausgeht, so kann es offenbar nicht in erster Linie an den Zöllen liegen. Vielmehr sind die Produktions- und Konsumtions-verhältnisse der Länder selbst ausschlaggebend, wobei natürlich ein Sin-sluß der Handelspolitik nicht ganz geleugnet zu werden braucht.

In erster Linie find es die Berhältnisse der ö.=u. Baumwoll= industrie selbst, die ungünstig auf den deutschen Absatz wirken und damit den Ausschlag für die gesamte Textilindustrie geben. Das Baum= wollgewerbe gehört zu den Industrien, die in D.-U. unter relativ gunftigen Bedingungen arbeiten. Da der Import rober Baumwolle in allen Ländern vom Auslande abhängt und deren Preise inter= national find, jo kommt es auf die Beschaffung der Maschinen an, jodann auf die Höhe der Arbeitslöhne. Textilmaschinen erhält Ö.=U., soweit es nicht selbst solche herstellt, vom Auslande, vor allem von England, das ja hierin an erster Stelle steht 56. Der Rapitalbedarf der Baumwollspinnerei und Baumwollweberei ist relativ klein, die Arbeitslöhne sind niedrig. So hat die Baumwollindustrie sich in Ö.-U. jehr stark entwickeln können. Die Bahl der Baumwollspindeln hat in den letten zehn Jahren von 3,4 Millionen auf 4,6 Millionen zu= genommen. Die eigene Konkurrenz ist recht groß, zumal auch Ungarn neuerdings zur eigenen Baumwollproduktion übergeht 57. Die Folge davon ist eine starke Übererzeugung, so daß die Garnpreise im Lande

56 Bon der ö.=u. Einfuhr an Spinn=	Einfuhr aus Ö.=U.	Ausfuhr nach Ö.=U.
und Zwirnmaschinen im Betrage von	Baumwolle 19,2	32,6
1,65 Mill. Kronen fommen für 1,54 Mill.	Wolle 11,0	67,8
aus Großbritannien Es betrug in	Seibe 10,0	22, 8
Millionen Mark für 1912/13	Jute, Leinen . 16,1	6,3

⁵⁷ Über die neuere Industrialisierung und Industriepolitit speziell Ungarns handelt das Buch von Offergeld: Grundlagen und Ursachen der industriellen Ent-wicklung Ungarns. 1914. Er kommt zu einer ungünstigen Beurteilung aller jener Industrien, die durch künftliche Förderung der ungarischen Regierung hervorgerufen sind.

felbst vor dem Kriege gedrückt waren. Die deutsche Industrie konnte dorthin nicht mehr exportieren, sondern blieb auf gewisse Spezial= artikel angewiesen. Es ist daber fast das einstimmige Urteil der deut= schen Baumwollspinnereien, daß ein größerer Absat auf dem ö.=u. Markt recht unwahrscheinlich sei, weil dort ohnedies schon eine Über= produktion vorhanden ift. Der Absatz nach den Balkanländern bietet dafür keinen ausreichenden Ersat 58. Selbst bei einer Ermäßigung der ö.=u. Garnzölle ift daher kein größerer Absat zu erwarten. Die öfter= reichische Industrie ist durchaus konkurrenzfähig, wenigstens soweit die gröberen Garnnummern in Betracht kommen. Ja, es besteht in manchen Kreisen die Befürchtung, daß das Land in stärkerem Mage seine Brodukte nach Deutschland ausführen würde, wenn die Bölle gegenseitig heruntergingen. Auch auf dem Balkan und in der Levante ist Österreichs Baumwollindustrie durchaus leistungsfähig und kann bei gleichartigen Waren dort billiger anbieten! Die weitere Folge ist, daß auch Kleider, Basche, Butwaren aus Deutschland, in denen Baumwollgespinste verwendet werden, in Ofterreich auf einen geringen Absat zu rechnen haben: auch hier berhindern die niedrigen Arbeitslöhne eine Ronfurreng beutscher Baren. Das öfterreichische Bekleidungsgewerbe arbeitet billig und die Bevölkerung ift wenig kaufkräftig. 3m Baumwollgewerbe sind es also in erster Linie innere Verhältnisse, nicht die Bollfäte, die den Absat bestimmen und eine stärkere Entwicklung bisher unmöglich gemacht haben 59. Durch die Überproduktion hatte D.-U. wenigstens in den letten Jahren sogar eine starke Ausfuhr von Baumwollgarnen und überschwemmte den deutschen Markt mit billigen Waren: in anderen Jahren war die österreichische Einfuhr zu uns

⁵⁸ Die Aussuhr Ö.-Us. an Baumwollwaren betrug für 1911 (nach Lukacz, Die handelspolitische Juteressengemeinschaft zwischen Deutschland und Ö.-U. 1913 S. 25 s.) in Millionen Mark:

	Bulgarien	Griechenland	Rumänien	Serbien	Türkei	insgef.
aus Deutschland	1,1	0,6	8,3	1,7	6,6	17,3
ดนติ Ö.=น	4,1	0,7	20,3	4,4	19,9	49,4

⁵⁹ Es ift seit 1907 hierin ein Wandel eingetreten: der ursprüngliche Baumwolls garnbedarf schlug um in einen Garnüberschuß, während das Land an Baumwolls waren dauernd eine Mehrausfuhr hatte. Z. T. ift es wohl noch hausindustrielle Weberei, die für die Aussind. Tarbeitet. Es betrug in Millionen kg:

Baumwollgarn:	Baumwollwaren:
Mehreinfuhr 1901/05 3,9	Mehrausfuhr 1901/05 4,2
, 1906/07 4,9	,, 1906,07 8,3
Mehransfuhr 1909/12 0,4	$_{''}$ 1909/12 7,9

nur gering und machte etwa den siebenten Teil der deutschen Ausfuhr dahin aus.

Anders liegt die Sache bei der Wollindustrie, in der Deutschland einen überdurchschnittlichen Absatz nach den Donauländern ge= habt hat. Die österreichische Wollindustrie (die ungarische besteht noch nicht lange genug) hat sich mit der Deutschlands etwa gleichzeitig ent= widelt. Charakteristischerweise ist dort aber die Beberei mehr ausgedehnt als die Spinnerei. Strickerei, Stickerei, Spigen= und Posa= mentenfabrikation haben in Biterreich eine besondere Stätte gefunden. Die Folge dieser Ausdehnung der Weberei ist ein starker Bedarf an Wollgarn. Deutschland hat davon neben England ebenfalls profitiert und führt in beträchtlicher Menge, wie wir gesehen haben, Wollgarne ein 60. Dagegen exportiert D.=U. seinerseits Woll waren in erheblichem Umfange, und zwar vor allem nach dem Balkan 61. Die österreichische Wollweberei ist durchaus leistungsfähig und es ist nicht sehr wahrscheinlich, daß hier eine Zunahme der deutschen Ausfuhr zu erwarten ist. Jene arbeitet zum Teil mit billigen Arbeits= kräften, hat außerdem in Böhmen und Vorarlberg noch eine starke Heimindustrie und ist durch die Sozialgesetgebung wenig belastet. Für die Abnahme von feinen Qualitätswaren, Spitzen und dergleichen, fehlt aber der große Markt einer kaufkräftigen Bevölkerung. Bei der Rleiderstoffindustrie endlich wird zugegeben, daß die österreichische Industrie billiger arbeitet als die deutsche und eine durchaus leistungsfähige Industrie (Brunn) besitt. Die Weberei erstklassiger Waren beripricht sich darum auch von einer Bollermäßigung oder einem Bollbündnis beider Länder nicht viel. Die Anschauung, die noch 1901 als jelbstverständlich galt, daß Ö.=U. in der Textilindustrie sich nicht selbst befriedige, trifft also nicht mehr zu. Es ist nicht zu leugnen, daß hier die hohen Zollfätze wesentlich dazu beigetragen haben, die Industrie

60	Wollga	r 1	n:				Wollwaren:	
1901/05	Mehreinfuhr			5,4	MiA.	kg	Mehrausfuhr 37,8 Mill. k	g
1906/09	"			6,2	"	,,	" 42,8 " "	
1910/19				6.8			7.8	

⁶¹ Auch für die ö.-u. Wollindustrie kommt noch Heimarbeit in Betracht. Es betrug der Export von Wollwaren 1911 nach dem Balkan (Lukacz S. 24 ff.) in Millionen Mark:

	Bulgarien	Griechenland	Rumänien	Serbien	Türkei	insgej.
aus Deutschland	1,8	1,5	10,9	2,4	13,3	29,9
aus Ö.=U	1,4	1,0	10,1	1,9	25,1	39,5

erstarken zu lassen. Aber es ist nicht wahrscheinlich, daß jetzt noch ein Wandel darin eintreten könnte, nachdem die Entwicklung nun einmal so weit gediehen ist. Bielmehr wird es wohl mit der bisherigen Ausstuhr der Wolls und Halbsabrikate und der Garne sein Bewenden haben.

Die Seidenindustrie ist dadurch gekennzeichnet, daß Ungarn durch die eigene Seidenhalterei zum Teil die Rohstoffe, wenn auch nicht in übermäßiger Masse, selbst produziert 62. Dadurch hat diese in der Monarchie einen außerordentlichen Ausschwung genommen und überstrifft bereits die Frankreichs. Troßdem ist nun die deutsche Ausschsen. D.=U.'s Seidenproduktion erzeugt eben gewisse Halbsabrikate nicht selbst, sondern bezieht sie vom Auslande. Wir liefern nach Ö.=U. immerhin 30 v. H. seidenwareneinsuhr, und zwar vorwiegend Seidengarne. Auch hier wird eine Erhöhung nicht für sehr wahrscheinlich gelten können, da die Rohstoffe und Seidengespinste natürlich nach wie vor aus den Rohstoffländern bezogen werden müßten.

Eigentümlich ist die Lage der Leinen industrie. Das deutsche Leinengewerbe braucht etwa zur Hälfte fremde Garne und führt diese zum guten Teile aus Ö.-U. ein: es kann billiger produzieren, weil sie dort vielkach noch als Hausindustrie getrieben wird. Während das deutsche Leinengarn infolgedessen wenig zollgeschützt ist, genießt die österreichische Leinenindustrie besonders hohe Zölle, die auch durch die letzen Handelsverträge nicht besonders ermäßigt worden sind. Diese zollgeschützte ö.-u. Leinenindustrie hat einen beträchtlichen Export an Leinen, Hanf und Jute. Aus diesen beiden Ursachen kommt es, daß die Einfuhr aus Österreich zu uns um das Zweiundeinhalbsache größer ist als unsere Aussuhr dahin 63. Auch diese Berhältnisse sind vielleicht durch die Zollpolitik gefördert worden, müssen aber doch nun als hinreichend stabilisiert gelten. Auf dem Gebiete der Juteindustrie kommt noch die Konkurrenz der Kalkuttaerzeugnisse hinzu, die eine deutsche Einfuhr erschweren.

Busammenfassend wird man über die Textisindustrie sagen, daß ge=

⁶² Bgl. dazu Wirminghaus: Art. Seidenindustrie in W. d. B. II, S. 773. — Die Rohseibenerzeugung betrug (1912) in Italien 41 000, Frankreich 5000, Č.-N. 3000 dz, in Europa 49 000 dz, die Welternte war 267 000 dz.

⁶³ Es wurde eingeführt aus Ö.-U. nach Deutschland "an anderen pflanzlichen Spinnstoffen" (Leinen, Flachs, Jute, Hanf) für 16,1 Mill. Mt., ausgeführt nur für 6,2 Mill. Mt.

rade hier in einzelnen Zweigen zwischen den beiden Ländern eine Art Arbeitsteilung sich vollzogen hat, die sich eventuell durch ein weiteres gegenseitiges Anpassen noch fortsetzen ließe. Das bezieht sich auf die Leinenindustrie, aber auch auf gewisse Teile der Wollindustrie. Sachsen hat zum Beispiel die besten gut eingeschulten Arbeiter in Strickereis und Wirkwaren. Ö.-U. dafür billige und nicht so gute Arbeitskräfte, woraus sich schon Unterschiede in der Erzeugung beider Länder ergeben. Andererseits ist in geschmacklicher Hinsicht manches österreichische Fasbrikat überlegen. Hier könnte wohl in Zukunft eine gewisse Ergänzung stattsinden. Aber eine weitere Zunahme der deutschen Ausfuhr im ganzen würde doch sehr bald auf feste Grenzen stoßen; auf den meisten Gesbieten ist die ö.-u. Textilindustrie mit oder ohne Zölle durchaus leistungsfähig und verhindert dadurch einen stärkeren Absat deutscher Fabrikate.

11. An relativer Bedeutung folgt nunmehr erst die chemische Industrie. Sie steht in der deutschen Gesamtausfuhr nach ihrem absoluten Betrage an dritter Stelle (890 Mill. Mk.), in der Ausfuhr nach Ö.=U. erst an fünfter Stelle (75,3 Mill. Mk.). Dem großen ab= soluten Werte entspricht also nicht der Ausfuhrkoeffizient des ö.=u. Marktes. Die Länder nehmen nur etwa den zwölften Teil der deut= ichen Ausfuhr auf und bleiben darin wesentlich hinter Großbritannien und Rufland zurud. Allerdings hat sich das Verhältnis gerade in den letten Jahren etwas gebeffert, aber doch nicht so erheblich, um die Stellung der chemischen Industrie auf dem dortigen Markte mesentlich zu ändern 64. Der Wichtigkeit der chemischen Industrie für den deutschen Ausfuhrhandel folgt die ö.=u. Nachfrage nicht in gleichem Maße. Dabei sind die einzelnen Zweige der chemischen Industrie in gang verschiedener Beise an der Ausfuhr beteiligt. Bon dem großen Erport der deutschen Firnisse und Lade nehmen die ö.-u. Länder nur einen relativ kleinen Betrag auf, fo wichtig auch die Ausfuhr an sich wegen der absoluten Höhe ist. Nicht sehr erheblich bleibt auch der deutsche Export der "chemischen Grundstoffe", zu denen also die Säuren, Salze, sowie die Verbindungen der Elemente gehören. Relativ sehr bedeutend dagegen, also mit einem hohen Ausfuhrkoeffizienten, stellt

⁶⁴ Die Aussuhr chemischer Produkte nach Ö.-A. betrug für 1907/08 erst 47,2 Mill. Mt., 1912/13 schon 75,3 Mill. Mt., das bedeutet eine Zunahme von 59,5 v. H. gegen eine solche von 47,6 v. H. bei unserem Gesamtexport dahin.

fich die Ausfuhr der Düngemittel, von denen Ö.-U. uns fast den dritten Teil abnimmt. Gerade in der letten Beriode hat sich unsere Aussuhr darin verdoppelt. Es find das Thomas-Rhosphatmehl und Superphosphate, die eine Anwendung in der ö.=u. Landwirtschaft finden. Dagegen nimmt das Land von unserer sehr bedeutenden Aussuhr an Farbwaren wiederum relativ nur wenig ab 65. Für Anilinfarben, In= digo, Alizarin, Bleiweiß und andere Färbemittel ist Ö.=U. wirklich ein sehr beschränkter Markt; nur 7 v. H. des Exportes dieser Waren gehen dorthin. Hier ist der deutsche Absatz nach Großbritannien, den Bereinigten Staaten und auch nach China weit größer. Es sind bor allem die fremden Textilindustrien, die eine so starke Rachfrage nach deutschen Farben entwickeln. Immerhin hat sich wenigstens in der letten Periode auch in Ö.=U. ein etwas größerer Markt für deutsche Farbwaren entfaltet und ist seit 1903 um den vierten Teil gestiegen. Von den chemisch=pharmazeutischen Bräparaten endlich sind besonders Arzneiwaren und andere zu Heilgebrauch verwandte chemische Er= zeugnisse, ebenso Photographieartitel in stärkerem Mage begehrt. Seit dem Inkrafttreten des letten Handelsvertrages hat ihre Ausfuhr da= hin um etwa die Sälfte zugenommen. Im ganzen bleibt der ö.=u. Markt aber für die chemische Industrie außer den Düngemitteln hinter den Erwartungen zurück. Als eines der großen Exportgewerbe hat die chemische Industrie nur ein verhältnismäßig bescheidenes Interesse an unserem Berbundeten gehabt. Oder es find doch nur gewisse Spezialartikel, die bisher einen relativ größeren Absat dort gefunden haben. Wie ist diese zunächst befremdende Tatsache zu erklären?

Die Überlegenheit der deutschen chemischen Industrie beruht auf dem Vorkommen der natürlichen Rohstoffe (Steinsalze und Kohle), der Verbindung von Wissenschaft und Technik, zum Teil vielleicht auch auf dem Vorhandensein von Patenten, die im Auslande den deutschen Präparaten ein Monopol verschaffen. Es können aber nicht in erster

65 Es betrug 1912/13 in Mill	ionen Mark:		
Einfuh	r aus Ö.=U.	Ausfuhr nach	Ö.=U. = Prozent
Chemische Grundstoffe	15,3	22,4	6,6
Farbwaren	2,0	20,8	6,9
Düngemittel	0,8	16,3	31,0
Pharmazeutische Produkte	3,3	9,2	9,8
Parfümerien	4,6	3,0	7,7
Insgefamt	26,4	75,3	

Linie die Bolle fein, die einen ftarkeren Absat chemischer Erzeugnisse nach D.=U. erschweren. Denn die Sätze sind keineswegs prohibitiv, fondern bewegen sich in mittlerer Sohe. Dabei umfaßt die deutsche Ausfuhr drei Fünftel der ö.=u. Gesamteinfuhr an chemischen Brodut= ten. Sie wäre mithin an sich wohl noch steigerungsfähig. Aber wir muffen bedenken, daß jene übrige Einfuhr dorthin wesentlich aus Materialien besteht, die wir selbst nicht besitzen. Andererseits hat die chemische Industrie mährend der letten Jahre in der Donaumonarchie jelbst Fortschritte gemacht. Es geht das aus der Zunahme der fabritmäßigen Betriebe und der Patenterteilungen hervor 66. Allerdings ist ihre Leistungsfähigkeit gegenüber der deutschen Industrie wesentlich zurückgeblieben und fie wurde ohne den Bollichut jedenfalls gang den fürzeren ziehen. Daher ift auch die öfterreichische Ausfuhr an chemi= schen Produkten einstweilen nur gering (64,7 Mill. K): davon geht so= gar etwa die Hälfte (31,7 Mill. K) nach Deutschland, in der Hauptsache Silfsstoffe der chemischen Industrie, die zollfrei eingehen. Es liegt dem= nach auch ebensolvenig an der Konkurrenz der einheimischen Industrie, wenn der ö.=u. Markt für deutsche chemische Produkte nicht größer geworden ift.

Bielmehr ift es in der Hauptsache der allgemeine Stand der ö.=u. Bolkswirtschaft, der eine stärkere Aussuhr aus Deutschland bisher ersichwert hat. Denn die Nachfrage nach Chemikalien wird gerade durch die Industrie selbst entfaltet. Das Land hat weit weniger Bedarf an den Produkten der chemischen Großindustrie als industriell weiter entwickelte Staaten. Andererseits besitzt es genug eigene Berke, um wenigstens den hauptsächlichsten Bedarf selbst decken zu können. Auch hier würde also eine Erhöhung des Absahes wiederum erst durch eine wesentliche Umgestaltung der dortigen Bolkswirtschaft, vor allem durch eine stärkere Industrialisierung ersolgen können. An sich ist sie sehr

⁶⁶ Erstere haben sich 1901/13 von 752 auf 1004, letztere von 233 auf 436 vermehrt. Es betrug nach der österreichischen Statistif für die Doppelmonarchie im Durchschnitt 1912/13 in Millionen Kronen:

	Einfuhr überhaupt	Ausfuhr überhaupt
Chemische Hilfsstoffe	22,4	34,3
Chemische Produkte	39,3	21,9
	61.7	56.2

[—] ein beutliches Anzeichen, daß die dortige chemische Industrie nicht leiftungsfähig ift, indem in der Ginfuhr die Produkte, in der Ausfuhr aber die Hilfsftoffe überwiegen.

wohl möglich und bietet unserer chemischen Industrie noch gute Absahmöglichkeiten. Es gilt jedoch hier wohl etwas ähnliches wie von der Maschinenindustrie; daß nämlich eine allgemeine Bollerniedzigung möglicherweise die Nachfrage nach chemischen Produkten seitens der verarbeitenden Industrie schädigen könnte, da diese dann nicht leistungsfähig sein wird. Was eine eventuelle Ermäßigung des Eingangszolles der chemischen Industrie selbst unmittelbar nützt, das würde doch mittelbar durch verringerte Nachstrage seitens der anderen Industrien wieder wettgemacht. Wir müssen eben bedenken, daß ein wirtschaftspolitischer Zweibund für alle die Gewerbe, die zunächst in der fremden Produktion Berwendung sinden, ein zweischneidiges Mittel darstellen, das sehr reislich erwogen werden will.

12. Auf gleicher Stufe an relativer Wichtigkeit steht der ö.=u. Markt für die Aussuhr der keramischen Industrie, der Ton=, Stein= und Glaswaren. Ihr Anteil im Werte von 23,5 Mill. Mk. macht nur knapp 4 v. H. unserer Gesamtaussuhr dahin aus. Allerbings hat sich in der letzten Periode der deutsch=österreichische Export um die Hälfte vermehrt, hat also schneller zugenommen als unsere sonstige Aussuhr; entsprechend hat auch der Aussuhrkoefsizient eine Erhöhung ersahren. Andererseits beträgt die Einsuhr aus Ö.=U. über die Hälfte unserer Aussuhr dahin 67. Es ist in erster Linie die alte, qualitativ so hochstehende böhmische Glasindustrie, die ihre Waren zu uns herüberschickt. Der deutsche Hauptanteil der Aussuhr entfällt ebenfalls auf Glaswaren; unter den Ton= und Steinwaren treten nur Figuren und Steingutsachen etwas mehr hervor.

In der Porzellanindustrie sind andere Länder weit bessere Abnehmer als Ö.-U.: so die Bereinigten Staaten, Großbritannien, Frankreich, die Schweiz. Diese Länder nehmen uns außer den Isolatoren für elektrische Anlagen vor allem seine Taselgeschirre ab. Benn dafür in den Donauländern gar kein Markt ist, so offenbar darum, weil die einheimische Industrie durchaus leistungsfähig dasteht und den

67	હિલ્લ	betrug	in	Millionen	Mark	:
----	-------	--------	----	-----------	------	---

	Einfuhr aus O.=11.	Ausfuhr nach OU.
Steinwaren	2,4	4,1
Tonwaren	2,3	8,4
Glaswaren	8,4	10,9

eigenen Markt selbst zu versorgen vermag. Es ist das um so beachtens= werter, weil sonst die deutsche Porzellanindustrie tatfächlich auf dem Weltmarkte tonangebend ist. Von Glaswaren sind es optisch=che= mische Gläser, sodann photographische Linsen, die in der Ausfuhr stark überwiegen. Außerdem kommen noch gröbere Glaswaren in Betracht. Auch in der Glasindustrie ist die deutsche Ausfuhr nach England, Frankreich, Italien weit größer, als nach den Nachbarstaaten. Die Ursache da= für liegt in den dortigen Produktionsverhältniffen. Die österreichische Glasindustrie erfreut sich höchsten Ansehens. Ihre Ausfuhr ist eine der stärksten von allen dortigen Gewerben 68: Hohlglas, Form= und Fa= zettengläser, Uhr= und Spiegelgläser sind ihre wesentlichen Ausfuhr= produkte. Sie ist darin durchaus leiftungsfähig. Tropdem haben die hohen Zölle die deutsche Einfuhr dahin nicht verhindern können. Für einige Waren, die wir genannt haben, reicht eben der ö.=u. Markt, der besonders Qualitätswaren herstellt, nicht aus. Ton= und Stein= waren endlich ipielen in der Ausfuhr eine geringe Rolle. Einige von ihnen, wie zum Beifpiel Schieferton, werden zollfrei eingeführt. Wenn tropdem gerade in letter Beit darin ein Rudgang der deutschen Musfuhr eingetreten ist, so mag die ö.=u. Tarifpolitik, die seit der jüngsten Periode besondere Schwierigkeiten bereitet, dies mit verschuldet haben. Denn da der Transportradius für diese Produkte nur klein ist, so spielen die Transportverhältnisse wesentlich mit. Auf anderen Waren ruht ein hoher Boll, der die Ausfuhr erschwert.

Es ist nicht sehr wahrscheinlich, daß sich in diesen Beziehungen wesentliche Anderungen vollziehen würden. Denn die ö.-u. Industrie ist eben selbst so entwickelt, daß eine Zunahme deutscher Aussuhr nicht zu erwarten steht. Andererseits ist aber die Kaufkraft der ö.-u. Be-völkerung nur eine relativ beschränkte und die eigene Produktion ist weit genug vorgeschritten. Die Industrie der Steine, Erden, Ton- und Glaswaren weist in Österreich die größte Anzahl von fabrikmäßigen Betrieben auf: 18 v. H. aller Betriebe entfallen auf diese Industrie. Seit dem Jahrhundertbeginn hat sich ihre Zahl um drei Fünstel ihres Bestandes vermehrt: sie wird allgemein als leistungsfähig anerkannt.

⁶⁸ Die ö.-u. Ausfuhr an Glaswaren betrug 86,7 Mill. K. Rächst den Holzund Schnitztoffen nimmt die Glasindustrie die erste Stelle unter den Exportgewerben ein. Die öst. keramische Industrie hat außer dem Nahrungsmittelgewerbe den größten Attivsaldo. Zum Bergleiche sei mitgeteilt, daß die deutsche Glaswarenaussuhr in den beiden letzten Jahren vor dem Kriege 132,8 Mill. Mt. betrug.

13. Etwa in gleichem absoluten Umfange wie an relativer Bichtigkeit mit der eben behandelten Industric steht der Absatz der Elektrotechnik nach Ö.=U. 69. Allerdings hat sich der absolute Wert der Ausfuhr seit dem Inkrafttreten des letten Bolltarifes etwa berdoppelt und ist damit dem Tempo der übrigen Ausfuhr weit borangeeilt. Entsprechend hat sich auch der ö.-u. Aussuhrkoeffizient erhöht. Trobdem macht sie von unserer Ausfuhr dahin nur den fünfundzwanzigften Teil aus. Es handelt sich bei unserem Export einmal um Dynamomaschinen, Elektromotoren, Umformer, Transformatoren, andererseits um Beleuchtungskörper, jodann um elektrische Borrichtungen für Kraftübertragung, Glektrolpfe und Beleuchtung, endlich um elektrische Meß=, Bahl= und Registriereinrichtungen, wie elektrische Uhren und ähnliches. Bei dem großen Aufschwunge, den seit Werner Siemens die Elektrotechnik in Deutschland genommen hat, hätte man wohl einen größeren Absat in das Nachbarreich erwarten können. Allerdings besitt Ö.=U. selbst eine tüchtige elektrische Industrie. Um diese zu schützen, hat es in den jüngsten Sandelsverträgen eine starke Zollerhöhung durchgeführt, während unser Zollschut weit geringer blieb. Seine Ginfuhr nach Deutschland ist tropdem gang unbedeutend gewesen. Die starke Zunahme der deutschen Ausfuhr ist aber ein Beweis, daß die Zölle an sich nicht schuld an der geringen Aufnahmefähigkeit des Landes überhaupt sein können. Ein Grund wird gewiß darin zu suchen sein, daß eine größere Reihe von Firmen, und zwar natürlich die leistungs= fähigsten, in Österreich Filialen errichtet haben. Sie lassen dort produzieren oder wenigstens die Fertigstellung der Waren vornehmen. Injolgedessen brauchen natürlich die deutschen Produkte nicht erst einge= führt zu werden. Daher hat sich das Aussuhrinteresse der deutschen clektrischen Industrie nur in einzelnen 3weigen stärker entwickelt.

Es kommt freilich ein weiterer und wohl entscheidender Umstand hinzu. Das ist das geringe Bedürfnis des Landes nach elektrischer Kraft, solange die Basserkraft der Alpen dafür noch nicht nugbar gemacht wird. Die Zahl der großen Städte, in denen elektrische Straßenbahnen durchgeführt werden könnten, ist weit geringer als in den eigentlichen Industriestaaten 70. Entsprechend spielt auch die elek-

⁶⁹ Der Wert der deutschen Ausfuhr in der elektrotechnischen Industrie betrug für 1912/13 schon 21.5 Mill. Mt. =3.5 v. H. des Exportes nach Ö.-U., 1907/08 waren es erst 10.8 Mill. Mt. =1.8 v. H.

⁷⁰ G3 gab zusammen in Ö.=N. nur 9 Städte über 100 000 Einwohner (Wien,

trische Beleuchtung eine geringe Rolle. Wir muffen bedenken, daß unsere elektrische Aussuhrindustrie zum guten Teil auf großstädtischen Konsum zugeschnitten ist und ohne diesen nur geringe Absakmöglich= keiten hat. Ebenso steht es mit der elektrischen Kraftübertragung, die infolge der in Ö.=U. noch vorherrschenden Kleinbetriebe wenig ver= breitet ist. Die Schaffung von Überlandzentralen, die Anwendung der elektrischen Kraft im Bergbau kann dort gar nicht in dem Maße Unwendung finden. Daher sind Telegraphenapparate, Fernsprech= und Signalapparate hier wenig verbreitet, weil eben die Bedingungen dafür fehlen. Allerdings mögen die hohen Bollfäte mitgewirkt haben, um die Ausfuhr niedrig zu halten. Ebenso auch das Bestreben der Regierungen, nur einheimische Fabrikate für öffentliche Aufträge zu berücksichtigen und fremde möglichst auszuschließen. An den meisten dieser Verhältnisse murde durch die wirtschaftliche Annäherung direkt kaum viel geändert werden. Vielmehr sind erst die weitere industrielle Entwicklung, ein stärkeres Städtewachstum, der Übergang zum Großbetrieb fowie die Nugbarmachung der alpinen Bafferfrafte die Bedingung für eine stärkere Berwendung der Elektrotechnik, bon der Deutschland in erster Reihe profitieren könnte.

14. Es folgt weiter die Ausfuhr der Papier industrie. Sie machte freilich nach ihrem absoluten Werte (18,6 Mill. Mk.) nur 2 v. H. unserer Ausfuhr nach Ö.-U. aus, hat also für die Gesamtheit dieser Beziehungen nur geringere Bedeutung. Die Papierindustrie gehört in Deutschland zu den "kleinen" Exportgewerben. Dabei sind die wesentlichen Fortschritte auf diesem Gebiete wie die Verarbeitung des Fichtenholzes zu Papier, das Holzschleif= und Zellulosebersahren, wodurch die Industrie auf ganz neue Bahnen gewiesen wurde, von Deutschland ausgegangen. Doch sind die natürlichen Existenzbedinzungen anderer Länder, vornehmlich wegen des Reichtums an Holz und Wasserkräften, oft günstiger als bei uns. Dazu kommt, daß andere Länder, wie die Bereinigten Staaten, den Import durch Jölle erschwert haben. So ist denn die deutsche Papierindustrie in der Hauptsache auf den inländischen Absa angewiesen. Seit dem Inkrafttreten des letzten Handelsvertrages hat sich unsere Ausfuhr nach Ö.-U. das

Prag, Trieft, Lemberg, Krakau, Graz, Brünn — Budapeft, Szegedin); was aber weit schwerer inst Gewicht fällt — es gibt auch keine größere Anzahl von industriellen Mittelskädten zwischen 50 und 100000 Einwohnern. (Lal. Anm. 88).

bei mehr als verdoppelt. Aber es nimmt auch jetzt nur den etwa 14. Teil unserer Aussuhr von Papier und Papierwaren überhaupt auf 71. Gerade die wichtigsten Exportartikel der Branche finden nach dem Donaustaate wenig Absatz. Es sind eigentlich nur die Packs und Buntspapiere, die dort einen größeren Markt gehabt haben, sodann die Anslichtskarten.

Die Ursachen für diesen relativ so geringen Absatz sind mehrfacher Art. Einmal verhindert das weit geringere Lesebedürfnis der ö.=u. Bevölkerung schon eine stärkere Nachfrage. Die Entwicklung des Buchdruckereigewerbes ist aber offenbar die Grundlage auch der Papier= industrie. Denn zwei Fünftel des Berbrauches fällt auf Zeitungen, Zeitschriften, Bücher, ein Fünftel auf Handel und Industrie. Das Buchdruckgewerbe ift aber durch den ganzen Zuschnitt der ö.=u. Be= völkerung, dem Burudtreten der Städte, dem bunten Bemifch jum Teil rückständiger Rationalitäten, unter denen das Analphabetentum noch fehr verbreitet ist, nur fehr klein. Sodann ist auch die eigene Papierindustrie in D.-U. selbst stark entwickelt. Sie wird unterstütt durch den großen Solzreichtum des Landes, aus dem Bellulofe und Holzstoff billig gewonnen werden, während Deutschland seinen Solzbedarf zum Teil erst aus D.-U. selbst befriedigt. Dazu kommen die billigen Arbeitskräfte in den waldreichen Gebieten der beiden Länder. Die Papierindustrie ist in D.=U. so entwickelt, daß sie weit mehr Pro= dukte aus= als einführt: nämlich für 69 Mill. K Ausfuhr gegen 54 Mill. K in der Ginfuhr. Daraus erklärt sich die Sättigung der dortigen Industrie und der Mangel an Einfuhrbedürfnis für fremde Produkte. Die Arbeitsverhältniffe und Lebensbedingungen find dort eben für das Gewerbe günstig, der Rohstoff kommt aus dem Lande selbst und die Regierung subventioniert die Industrie in beiden Landern auf alle mögliche Beise. Die starke Zunahme der deutschen Einfuhr hat jedoch gezeigt, daß es nicht in erster Linie die Zollsätze sind, die den Ausfuhrkoeffizienten so niedrig gehalten haben. Deutschland ist immerhin mit drei Biertel an der österreichischen Papiereinfuhr beteiligt. Es find vielmehr die geschilderten inneren Berhältnisse des Landes selbst, die einen stärkeren Anteil bisher verhindert haben. Auch hier darf eine Änderung der Beziehungen als unwahrscheinlich gelten. Höch=

⁷¹ Der deutsche Gesamtexport von Papier und Papierwaren betrug im Durchsichnitt der beiden letzten Jahre 247,5 Mill. Mt., davon gingen für 18,6 nach Ö.-U.

stens würde bei einer gegenseitigen Zollermäßigung eine stärkere Ausfuhr ö.-u. Produkte nach Deutschland zu erwarten stehen.

15. Etwa erst an dieser, also nach unserer Betrachtung an dreizehnter Stelle, folgt die Aufnahmefähigkeit des ö.=u. Marktes für die Gifeninduftrie. In der deutschen Gesamtausfuhr fteht fie an zweiter Stelle neben dem Gebiet der Textilindustrie und übertrifft jeden einzelnen Zweig von ihr wesentlich. Die Eisenindustrie spielt für unseren auswärtigen Handel, wie überhaupt für die deutsche Bolfswirtschaft die größte Rolle. Während ihre Ausfuhr von dem deutschen Gesamtexport ungefähr ein Siebentel ausmacht, ist ihr Anteil an der öfterreichischen Ausfuhr nur knapp ein Zwölftel 72 (8,4 v. S.). Er zeigt bemnach einen kleinen Ausfuhrkoeffizienten. Allerdings hat sich gerade in den letten Jahren die Ausfuhr deut= scher Eisenwaren nach Ö.=U. stark gehoben, nämlich seit 1907/08 mehr als das Doppelte. Die deutsche Eisenausfuhr nach dem Donauftaate hat fich feit dem Inkrafttreten des Bolltarifes am stärksten entwickelt. Die Zunahme ist fast dreimal fo groß gewesen als die unserer sonstigen Ausfuhr dahin (135 v. H. bei der Eisenindustrie, 48 in der Gesamtheit). Entsprechend ist auch ihr Ausfuhrkoeffizient von 4,3 auf 6 gestiegen. Trot dieser gelviß außer= ordentlich günstigen Entwicklung in der letten Beriode bleibt der Anteil D.=Us. an unserer Eisenausfuhr sehr gering. Das Land ist bis= her immer noch ein schlechter Absahmarkt für deutsche Gisenwaren. Der absolute Wert ihrer Aussuhr dorthin ist nur etwa so groß wie der der Lederinduftrie, und mit ihrem Ausfuhrkoeffizienten bleibt fie fast hinter allen anderen Gewerben zurück: nur ein Siebzehntel der Ausfuhr deutscher Gisenwaren wird von O.-U. aufgenommen. Ent= sprechend ist in den Kreisen der Eisenindustriellen das Interesse an den künftigen zollpolitischen Verhältnissen des Landes weit geringer als das für andere Staaten. Diese Verhältnisse sind so wichtig, daß jie einer näheren Betrachtung bedürfen.

Dem Werte nach steht voran die Aussuhr von Roheisen, Rohluppen, Bruch- und Alteisen, also vor allem von unbearbeitetem Material. Dann kommen in geringen Beträgen, aber noch mit über

⁷² Bei einer Gesamtaussuhr von 1261 Mill. Mt. gingen 75,3 Mill., b. s. 6,1 v. H. Im Jahre 1907/08 waren es sogar nur 32,1 Mill. Mt. b. s. nur 4,3 v. H. der beutschen Eisenaussuhr.

1 Mill. Mt. an Wert: Rochgeschirre, Milchkannen, Lampen, Bfen, Badewannen, verschiedene Arten Draht, Röhren, Saus- und Rüchengeräte, Schlösser. Von letteren Waren ist jedoch die Ausfuhr meist recht gering. Bon Formeisen geht zum Beispiel nur 2 v. H. nach Ö.-U. Von dem gesamten Eisenbahnmaterial, wie Schienen, Schwellen, Achsen, Laschen und anderes überhaupt fast nichts. Auch von Kflügen und sonstigem Adergerat wird so gut wie nichts dahin ausgeführt. Es gibt nur ganz wenige Gebiete, in denen ein relativ stärkerer Absat in Betracht kommt. Biele Warenarten, in denen Deutschland sonst einen starken Erport hat, fallen gang fort oder find nur mit geringen Summen bertreten. Wir wollen nicht im einzelnen dabei berweilen, sondern begnügen uns mit dem Gesamtergebnis. Die meisten ein= zelnen Zweige der Gifeninduftrie schneiden bezüglich ihres Absates nach D.=U. ebenso schlecht ab wie ihre Gesamtheit. Dabei kann es als ausgeschloffen gelten, daß Ö.=U. etwa aus anderen Ländern seinen Bedarf an Gifenwaren befriedigt. Denn Deutschland besorgt drei Biertel der ö.=u. Giseneinfuhr, jo daß also fremde Ronkurreng dafür gar nicht in Betracht kommt.

Die eigene Roheisengewinnung des Landes ist nicht erheblich. Sie machte in den Jahren 1910/12 nur etwa den siebenten Teil der deut= schen, knapp die Sälfte der frangösischen Produktion aus und übertrifft selbst die belgische nur wenig 73. Die geringe Entwicklung "ist in erster Linie auf den Mangel an Steinkohlen, dann aber auf die kontinentale Lage der Monarchie, die stark steuerliche Inanspruch= nahme der industriellen Unternehmungen und die zum Teil noch ge= ringe Entwicklung einiger Gebiete zurudzuführen. Durch den geringen Eisenbahnbedarf ist eine die Selbstkosten verringernde Industrie nicht wie in anderen Ländern möglich 74." Daher ist der Eisenverbrauch dort gegen den anderer Staaten noch sehr zurückgeblieben. Auch die Bollpolitik ist wohl indirekt von Ginfluß gewesen und hat eine stärkere Einfuhr unmöglich gemacht. So liegen zum Beifpiel auf Stabeifen, Blechen, Drähten Zollfätze, die das Doppelte und Dreifache der deutschen Einfuhrzölle ausmachen. Dadurch sind natürlich die Preise hoch geblieben und die Ausbreitung des Gijenverbrauches in den Berar-

⁷³ Es betrug die Roheisengewinnung im Jahre 1912 in Millionen Tonnen: Deutschland 17,9, Großbritannien 10,0, Frankreich 4,9, Ö.-N. 2,8, Belgien 2,1, Ber. Staaten 30,2.

^{74 &}quot;Gemeinfaßliche Darstellung des Eisenhüttenwesens". 1915. S. 226/27.

beitungsindustrien ist erschwert worden. Weiter spielt wohl die uns günstige geographische Lage eines Teiles der deutschen Eisenindustrie zum ö.su. Markt und die dadurch hervorgerusene Berteuerung der Transportkosten stark mit, um den Konsum einzuschränken. Die gestinge Entwicklung des Eisenbahnwesens in dem meist agravischen Lando, der Dampsschiffahrt und der Industrie wirkt weiterhin sehr uns günstig 75. Wir geben dafür folgende Angaben über den Kopfversbrauch einiger wichtiger Kohstoffe (in kg) im Bergleich zu Deutschsland:

	Roble	Roheijen	Rupter	Baumwolle
Öfterreich=Ungarn	103,7	53,4	0,90	4,4
Deutschland	265.9	252.7	3.60	7.56

Der stark agrarische Zuschnitt des Landes und die geringe Entwicklung der Industrie stellt sich vor allem in dem geringen Siscnverbrauche deutlich dar. Es hat nur den fünften Teil des deutschen Konsums. Allerdings sind auch die Sisenzölle die höchsten von allen
Staaten 76: Roheisen, Blöcke, Platinen, Knüppel, Stabeisen, Köhren,
Bleche aller Art unterliegen zum Teil Zöllen, die weit höher sind als
anderwärts. Man wird das zugeben und den hemmenden Sinfluß des
letzteren Momentes nicht zu leugnen brauchen. Es kann dabei durchaus dahingestellt bleiben, ob die Zölle in der bisherigen Höhe für die
ö.-u. Sisenindustrie selbst ein Borteil waren. Wenn sie ermäßigt würben, so könnte offenbar die Sinsuhr aus Deutschland noch erheblich
steigen. Nur in wenig Artikeln, wie in gußeisernen Walzen, ist dank
bes Zollschutzes der Bedarf von der ö.-u. Produktion weit überschritten worden, so daß das Land ausführen kann. Die übrige ö.-u.
Sisenindustrie ist dazu nicht bedeutend genug. Tropdem wird man aber

⁷⁸ Es feien nach ber "Gemeinfaglichen Darftellung bes Gisenhüttenwesens", S. 334, einige Sage mitgeteilt. Es betrug ber Zoll für je 1000 kg in Mark:

	Belgien	Deutsch- land	Frank= reich	Österreich= Ungarn	Rußland
Robeisen	30Ufrei 8 8 16—32	$\begin{array}{c} 10 \\ 10 - 50 \\ 25 \\ 25 \end{array}$	12—28 40—52 48 32—144	$\begin{array}{c} 10 - 20 \\ 51 - 127 \\ 51 \\ 61 - 89 \end{array}$	9 15 zoAfrei 30
Schriften 155. II.					•

⁷⁵ Es betrug die Entwicklung der Eisenbahnen 1890—1911: in C.-U. 27000—44800 km, in Deutschland 42900—61900 km. Auf 100 4km kommen Eisenbahnen: in Deutschland 11,4, Großbritannien 12,0, Frankreich 9,3, Ö.-U. 6,6 km.

nicht in erster Linie die Zölle für die ganze Entwicklung berantwortlich machen dürfen. Das beweist deutlich die starke Zunahme der deutschen Aussuhr in den letzten Jahren trotz der hohen Zölle. Bielmehr
liegt es an dem ganzen wirtschaftlichen Zuschnitt des Landes, daß der Eisenverbrauch so gering geblieben ist. Man darf annehmen, daß gerade auf diesem Gebiete sich noch starke Bedürfnisse wecken lassen. Der ö.-u. Markt könnte sehr wohl gehoben werden, wenn das Land eben
sonst industrielle Fortschritte machte. Das wird ohne weiteres zuzugeben sein. Aber man wird damit rechnen müssen, daß der deutsche Absatz von Eisen nach anderen Ländern, die besser natürliche Transportbedingungen und eine stärkere industrielle Entwicklung namentlich der Eisenbahnen und des Schiffbaues haben, immer größer sein
wird. Ö.-U. dürste in dieser Beziehung kaum je ein Hauptmarkt sür Deutschland werden können, weil für die eisenverarbeitenden Industrien
die Bedingungen (Kohlenmangel!) ungünstige sind.

16. Zu unterst in dieser Reihe stehen die beiden Gruppen Ton= werkzeuge, einschließlich Uhren, Rinderspielsachen (Ausfuhrkoeffi= zient 5); sodann die Nahrungsmittelgewerbe (Ausfuhrkoeffizient 4,1). Bas die ersteren betrifft, so ist ihre Gesamtbedeutung für den deutschen Außenhandel überhaupt nicht sehr bedeutend, so wichtig für einzelne Industriezweige und Gegenden diese Broduktionen gerade sind 77. 3m deutschen Außenhandel mit D.-U. ist aber ihr absoluter Wert noch geringer. Wichtiger sind die Tonwerkzeuge, unter denen die Ausfuhr von Rlavieren eine nicht unbedeutende Rolle spielt, da bekanntlich Deutschland auf diesem Gebiete eine führende Stellung einnimmt. Inftrumente und Teile davon werden im Betrage von 11/2 Mill. Mk. dorthin ausgeführt. Freilich ist auch darin bor dem Kriege unser Export nach Großbritannien, Rußland und Südamerika bedeutender gewesen. Von dem Spielzeug nimmt B.=U. auch nur einen geringfügigen Betrag 78 auf, da die Monarchie diese Dinge selbst herstellt. Die Zunahme der Ausfuhr in den letten Jahren ift beträchtlich gelvefen und der Ausfuhr= koeffizient hatte sich gehoben.

Mehr Beachtung verdient der ö.=u. Markt für das Rahrungs=

⁷⁷ Die Aussuhr von Tonwerkzeugen nach C.-U. betrug 11,2 Mill. Mt., b. i. 1,3 v. H. unseres Exportes dahin.

⁷⁸ Die Ausfuhr von Spielsachen 1912/13 betrug 4,2 Mill. Mt., d. j. 4,3 v. H. unseres Spielwarenerportes überhaubt.

mittelgewerbe. Die deutsche Nahrungsmittelindustrie an sich hat einen starken Export: macht ihr Anteil doch in den letten Jahren $7^1/_2$ v. H. unseres Gesamtexportes aus. Sie steht darin also auf einer Stufe etwa mit der Lederindustrie. An der ö.-u. Ausfuhr ist sie ihrem absoluten Werte nach mit ungefähr 3 v. H. beteiligt. Dieses Verhalten liegt an dem Umstande, daß beide Länder auf dem Hauptgebiete der Nahrungsmittelproduktion gleichwertige Konkurrenten find: im Zucker. Die ö.=u. Zuckerproduktion reicht an die deutsche fast heran und ihre Aus= fuhr ist ebenfalls sehr bedeutend 79. Es ist einer der hauptposten für den öfterreichischen Export überhaupt. In diesem Artikel kann das Land natürlich von uns nichts abnehmen. Bielmehr kommen für die deutsche Ausfuhr ausschließlich andere Waren in Betracht: Rokosnuß- und Kalmternöl, Bier, gebrannter Kakao, Kakaobutter, sodann Kleie und Öl= tuchen als Viehfutter. Man fieht, es find vorwiegend Salbfabrikate, die die ö.=u. Industrie selbst weiterverarbeitet. Andere deutsche Aus= fuhrartikel spielen keine Kolle. Außer der eigenen Entwicklung der ö.=u. Nahrungsmittelgewerbe, unter denen wir den Buder bereits hervorgehoben haben, erschweren auch die Zölle die deutsche Ausfuhr dahin. Die Folge ist, daß zum Beispiel die großen deutschen Schokoladenfabriken in Öfterreich Filialen errichtet haben, um fo dem Boll zu entgeben.

Umgekehrt ist aber Deutschland ein sehr guter Abnehmer von Pilsiener Bier, von Ungarwein, von ungarischem Mehl, von österreichischen Zigarren und Zigaretten — Produkte, in denen allen es sich um spezifische Qualitäten handelt. Daher kommt es, daß unsere Berbündeten eine um die Hälfte größere Aussuhr von Nahrungsmittelsprodukten zu uns haben als wir zu ihnen 80. Auch hier würde ein engerer Zollanschluß kaum eine wesentliche Änderung hervorsbringen. Denn auf dem Gebiete der Nahrungsmittelgewerbe hat das Land eben eine starke Selbsterzeugung. Es ist anzunehmen, daß in Zukunft Ungarn seine agrikolen Industrien noch weiter aussbauen und dadurch dem deutschen Abstätlichen Gewerbe gehört zu dem Hauptrogramm der ungarischen Zukunft. Gerade für die Naherungsmittelindustrie, die nicht erst fremde Rohstoffe braucht, ist das

⁷⁹ Die Zudererzeugung betrug im Jahre 1911/12 in Millionen Tonnen: Deutschland 1,89; Öfterreich-Ungarn 1,20; Rußland 1,87; Frankreich 0,56.

⁸⁰ Die Einfuhr aus Ö.-U. betrug 39,2 Millionen Mark, unsere Ausfuhr dahin nur 26,2 Millionen.

Land außerordentlich geeignet. Auf ihr beruht zum Teil die Aussicht der künftigen industriellen Entwicklung. Die Exportinteressen der Donausmonarchie werden sicherlich gerade auf diesem Gebiete sehr erheblich zunehmen. Die österreichische Konkurrenz selbst brauchte in Deutschland bisher nicht sehr schwer genommen zu werden. Nur das eine ist zu bedenken, daß nach dem Kriege jedenfalls eine erhebliche Minderung des deutschen Juckerexportes, vor allem nach Großbritannien, zu fürchten ist. Seenso wird aber auch die ö.su. Aussuhr, die fast zur Hälfte nach Großbritannien geschieht, auf Schwierigkeiten stoßen. So ist anzunehmen, daß für die wichtigeren Nahrungsmittelgewerbe in beiden Ländern ein starkes gegenseitiges Schusbedürfnis sich einstellen wird. —

Im ganzen macht die Reihe der Warengruppen, die einen unterdurchschnittlichen Ausfuhrkoeffizienten nach Ö.-U. aufweisen, nur zwei Künftel unseres Exportes dorthin aus. Unter ihnen befinden sich gerade unsere großen Ausfuhrindustrien, wie die chemische, die Textilindustrie und das Eisengewerbe. Daher beträgt der Anteil dieser Gruppe an der deutschen Befamtausfuhr wesentlich mehr, nämlich über drei Fünftel (62,7 v. S.). Ihr Export nach Ö.-U. bleibt also erheblich hinter ihrem Anteil am Gefamterport zurud. Allerdings hat das Abfat= gebiet wieder für einzelne Zweige dieser Industrien eine verschiedene Bedeutung. Besonders deutlich trat das innerhalb der Textilindustrie an dem Gegensatz des Baumwoll= und des Wollgewerbes hervor. Wir verstehen es auch, daß das Interesse aller dieser Industrien an der Ausfuhr nach Ö.=U. bislang weit schwächer gelvesen ist als bei den Gruppen der ersten Reihe. Andere Länder haben darum weit mehr ihre Aufmerkfamkeit hervorgerufen. Gerade unter diefen Industriellen findet man ausgesprochene Gegner eines ö.=u. Wirtschaftsbundnisses: einmal, weil man sich davon doch teine Besserung der Ausfuhr verspricht, jodann, weil man umgekehrt bei gegenseitiger Zollerniedrigung ein Vordringen der ö.=u. Waren befürchtet. Andererseits steht man in diesen Rreisen öfters dem wirtschaftlichen Zweibund mindestens kuhl und abwartend gegenüber: entweder hat man Filialen auf österreichischem Boden errichtet, oder man mißt überhaupt den Zöllen nicht die ausschlaggebende Bedeutung bei, sondern läßt die Aufnahmefähigkeit des Marktes wesentlich von anderen Momenten abhängig sein.

17. Das bisherige Ergebnis unserer Untersuchungen wird sich etwa so zusammenkassen lassen:

I. Im allgemeinen hat die Ausfuhr industrieller Erzeugnisse aus Deutschland nach Ö.-U. in den letzten Jahren eine stark aufsteigende Tendenz angenommen. Sie setzt besonders mit der Jahrhundertwende ein und hat dann mit dem Inkrafttreten des neuen Zolltarises im Jahre 1906 noch eine Verstärkung, mindestens aber keine Abschwächung erfahren. Ö.-U. dagegen hat seine Aussuhr nicht wesentlich erhöhen können, weil die Hauptaussuhrwaren, nämlich Lebensmittel und Rohstoffe, in steigendem Maße im eigenen Lande konsumiert werden. Stagsnation drüben, Zunahme bei uns.

II. Bir dürfen nicht verkennen, daß die wesentlich vermehrte Aufnahme deutscher Industrieprodukte zusammenfällt mit der aufsteigenden Konjunktur, die in allen Ländern während der letzten Jahre vorhanden
war und die auch in Ö.-U. an dem Aufstieg der dortigen Volkswirtschaft sich zeigt. Es hat dort zweisellos eine Ausweitung des Marktes
und Erhöhung der Kaufkraft stattgesunden, die der deutschen Sinsuhr günstig war. Der neue Handelsvertrag hat trotz mancher Erhöhungen der Zollpositionen im ganzen offenbar nur günstig auf die deutsche
Ausfuhr gewirkt, so sehr einzelne Firmen sich auch benachteiligt fühlen
mögen. Aber das Gesamtbild zeigt eben allenthalben Zunahme des
ö.-u. Marktes für deutsche Industrieprodukte.

III. Unter der deutschen Aussuhr von Industrieprodukten nach D.=U. spielen nun allerdings die Rohstoffe und halbsertigen Waren eine sehr große Rolle. Sie erreichten in manchen Industriezweigen die der Fabrikate oder übertrasen sie sogar. Daher kommt es, daß D.=U. ver= hältnismäßig ein ungleich besserer Abnehmer von ersteren als von letzteren ist. Es nimmt ein Viertel unserer Rohstoffe, ein Fünstel unserer halbsertigen Waren und nur ein Zwölftel unserer Fertigsabristate auf. Es kann zweiselhaft sein, ob dieses Verhältnis von Dauer ist. Oder ob nicht vielmehr durch die natürliche Entwicklung und den stärskeren Eigenverbrauch der deutschen Rohstoffe darin eine prinzipielle Wandlung eintreten muß.

IV. Der Aussuhrkoeffizient der einzelnen Industrien ist freilich sehr verschieden. Dementsprechend ist auch das Interesse an dem dortigen Markt nicht das gleiche. Kohlenbergbau, Lederindustrie, Metalleverarbeitung und Maschinenindustrie stehen in dieser Beziehung am günstigsten. Namentlich letztere würde bei einer Erniedrigung der Zölle noch wesentlich gewinnen können, ohne daß umgekehrt eine Ershöhung der ö.su. Einsuhr nach Deutschland zu erwarten stände. Die

Schwerindustrie, also Stahl und Eisen, steht bei weitem am ungünsstigsten. Auch gewisse Teile der Textilgewerbe haben nur einen gestingen Absatz dahin. Chemische Industrie und Nahrungsmittelgewerbe und vor allem unsere bedeutende Elektrotechnik sind ebenfalls nur mittelmäßig an der Aussuhr nach Ö.-U. beteiligt.

V. Die Ursachen für diese Berhältnisse liegen meist komplizierter, als man zunächst meint. Sie liegen zum allerwesentlichsten Teil an dem Stande der ö.=u. Bolkswirtschaft selbst, die mit ungünstigen Trans-portverhältnissen, geringer Kapitalinvestierung, unzweckmäßiger Gestzgebung zu arbeiten hat; zum Teil aber auch an der Armut und geringen Aufnahmefähigkeit der dortigen Bevölkerung, die in den Berschiedenheiten der Nationalitäten und ihres Kulturzustandes begründet ist. Durch ersteren Umstand ist in manchen Warengattungen eine starke, durch letzteren eine schwache Nachstrage nach deutschen Produkten entstanden. Sie liegen zum Teil allerdings an den Zollverhältnissen und damit zusammenhängend an der Tarispolitik der Donaumonarchie, die dauernd der einheimischen Industrie einen besonderen Schutz ans gedeihen ließ.

VI. Danach ist die Frage, ob die deutsche Industrie aus einem wirtschaftspolitischen engeren Zusammenschluß durchaus Borteile hätte, nicht eindeutig zu beantworten. Daß eine allgemeine Ermäßigung der ö.=u. Einfuhrzölle der deutschen Industrie einen größeren Markt erschließen müsse, scheint gewiß die opinio communis der beteiligten Rreise. Aber so einfach liegt die Sache eben nicht. Denn es hängt alles von der Aufnahmefähigkeit des Marktes und der Ent= wicklung der ö.=u. Volkswirtschaft ab. Danach richtet sich auch der Ab= fat deutscher Produkte. Jedes Sandelsverhältnis ist stets ein zweiseitiges. Es kommt ja nicht nur auf das Abnehmen, jon= dern auch auf das Bezahlen an. Der scheinbar selbstver= ständliche Sat, daß ein 120-Millionenreich eine ganz andere Bedeutung als Nachfragender hätte, indem dadurch der innere Markt unter allen Umständen gehoben würde, hat eine starke Einschränkung erfahren muffen. Wir haben ja gefehen, daß oftmals die Bolle für den Absatz ganz unerheblich sind und ganz andere Faktoren den Ausschlag geben. Wir werden darum die Entwicklungsmöglichkeiten für die künftige Stellung der deutschen Industrie ins Auge zu fassen haben, um zu einem wahrscheinlichen Ergebnis zu gelangen.

III. Über die fünftigen Entwicklungsmöglichkeiten.

1. Wollen wir die künftigen Entwicklungsmöglichkeiten erörtern, jo muffen wir die Gefamtheit der Bedingungen ins Auge faffen, von denen die Handelsbeziehungen zwischen zwei Ländern abhängen. Erft von hier aus bermag man zu überschauen, welches das Betäti= gungsgebiet einer Wirtschaftspolitik überhaupt sein kann. Damit etwas wirklich wird, mußes zunächst einmal möglich je in. Drei Faktoren kommen dafür in Betracht. Das sind einmal die natürlichen von selbst gegebenen Bedingungen, die verankert sind in dem natürlichen Vorkommen der Rohftoffe, in den geographischen Berhält= niffen des Absates und der Bodenfruchtbarkeit, wie in der Begabung der Bevölkerung, kurz in alle dem, was man die natürlich en Produk = tivkräfte des Landes nennen kann. Diese aber sind, wie man weiß, in der ö.=u. Monarchie gerade für eine moderne Entwicklung nicht durchaus günstig. Es fehlt jowohl in erheblichstem Mage an Kohle, als auch ist die Erzgewinnung bei weitem nicht ausreichend 81. Die Bergbauproduktion des Doppelstaates machte nur den fünften Teil der deutschen Produktion aus. Das aber bildet für eine industrielle Entwicklung großen Stils die Grundlage, die sich nicht fünstlich schaffen läßt. Damit ist von vornherein die Industrie dort dauernd schlechter gestellt. Die natürlichen Salze, an denen Deutschland Überfluß hat, fehlen ebenfalls meistens. Endlich sind auch die Transportwege von Natur nicht günstig, sowohl was die Ein- und Ausfuhrhäfen, als auch die Wasserwege betrifft. Schon die Gestalt des Landes ist nicht einheitlich, der Zugang zur See sehr klein, der Lauf der Ströme unzweckmäßig. Ö.=U. wird darum immer nur ein Land begrenzter Möglich=

⁸¹ Für den Durchschnitt der Jahre 1912/13 betrug der Wert der Bergbauprodukte in Öfterreich 307 Millionen Mark (362 Millionen Kronen), in Ungarn gar nur 139 Millionen Mark (164 Millionen Kronen) gegen 2086 Millionen Mark in Deutschland, also dort zusammen nur etwas über ¹/5 der deutschen Produktion! Diese wenigen Zahlen enthüllen den ganzen Unterschied der wirtschaftlichen und industriellen Struktur beider Länder. Jene Grundlage der modernen Induskrie bedingt dann den übrigen Aufbau des Landes.

feiten bleiben. In diesen natürlichen Gegebenheiten liegen Produktionserschwerungen, die auch für die Beurteilung der Zollpolitik stets im Auge zu behalten sind. Dazu kommt der Mangel einer einheitlichen Bevölkerung. Die Bölkerschaften befinden sich zum Teil auf ganz verschiedener Kulturstuse und fallen religiös wie sprachlich auseinander 82. Arbeitsamkeit, Spartrieb, Kreditwürdigkeit sind auch landschaftlich sehr verschieden und ganz ungleich entwickelt. Dadurch wird schon eine Einheitlichkeit des Birtschaftsgebietes ungemein erschwert.

Andererseits ist aber die natürliche Fruchtbarkeit des Landes in vielen Gebieten sehr beträchtlich und zum Teil wesentlich größer als in Deutschland (Ungarn hat wohl den besten Beizenboden der Belt!). Gewisse Naturschätze besitt die Doppelmonarchie in erheblichem Umfange. Dazu gehört alles das, was mit der Forstwirtschaft zusammenhängt, auch Erdöl und Methangas, dazu die bisher noch gar nicht ausgenutten Bafferkräfte der Alpen 83. Daraus ergibt fich schon, daß eine natürliche Überlegenheit vor allem in der Land= und Forstkultur, sodann in den agrikolen Industrien möglich sein wird. Auch besitt die Bevolkerung ihrerseits eine natürliche Begabung für bestimmte Qualitätsarbeit, besonders für solche, bei denen es auf Geschmack antommt. Die Lage zum Weltmarkt ift nach bestimmter Richtung als Bermittlung zwischen dem Often und Besten durchaus gegeben. Die Donau als Berkehrsftrage bietet hier weitgehende Möglichkeiten. Rur gerade die industriellen Bedingungen des Landes sind nicht eben günstig zu beurteilen und werden immer eine große Unterlegenheit beispiels= weise gegenüber Deutschland bedeuten. Bewiß ist auch in den naturlichen Bedingungen manche Underung möglich, wie zum Beifpiel in der Ausnutung der Bafferkräfte: und ähnliche Entwicklungsmöglichkeiten sind hier durchaus nicht in Abrede zu stellen. Aber jene ungünstigen Momente leisten doch in sich einen erheblichen Widerstand und müffen darum dauernd in Rechnung gesetzt werden.

An zweiter Stelle stehen die historischen Bedingungen eines Landes, die sich aus seiner Bergangenheit, seiner äußeren und

⁸² Bekanntlich gaben in Öfterreich von der Bevölkerung (1910) als Muttersprache an: deutsch 35,6, tschechisch 23,0, polnisch 17,8, ruthenisch 12,6, slovenisch 4,5 v. H. der Bevölkerung; in Ungarn 48,1 magharisch, 9,8 deutsch, 9,4 slovenisch, 8,8 kroatisch und 5,3 v. H. servisch.

⁸³ In Österreich find 32,6 v. H., in Ungarn noch 28,8 v. H. Waldland. Der Anteil Ö.-Us. an der Weltproduktion von Erdöl macht nur etwa 3 v. H. aus.

inneren Geschichte ergeben. Sie bestehen in dem Bachstum, dem Bohlstand und den Bedürfniffen der Bevölkerung, in der Art der Bermaltung wie der Besteuerung, in der Versorgung des Landes und der Industrie mit Kapital und in der Entwicklung des Kredit= und Bankwesens, endlich in dem Stande des Schulwesens und der technisch= kulturellen Bildung. Vor allem der Grad der städtischen Entwicklung gehört hierher, wenn es sich um Absatz und Nachfrage handelt. Alle diese Momente sind ja nichts Ursprüngliches, sondern aus bestimmten Gründen geworden. Aber eine Änderung dieser historischen Bedingt= heiten alles wirtschaftlichen Geschehens kann nicht von heute auf morgen vorgenommen werden. Besonders die Versorgung mit Kapital hängt zum Teil vom Reichtum der Bevölkerung und von den Beziehungen zu fremden Geldmärkten ab. Sie ist aber wesentlich für die Frage der künftigen industriellen Entwicklung und der Aufnahme= fähigkeit des Marktes. Jede Industrie bringt schon an sich neue Rachfrage nach industriellen Erzeugnissen herbor. Der Stand ber Technik hängt wiederum außer von der natürlichen Begabung der Bevölkerung vornehmlich von der Verbreitung der Elementar= und höheren Schulen ab. Wenn in Ungarn nur zwei Drittel der Bevölkerung über 6 Sahre des Lesens und Schreibens kundig ist, wenn in einzelnen Teilen Ofterreichs vier Fünftel beides nicht kann und es dort im ganzen noch ein Sechstel Analphabeten gibt: dann muß der Bildungsgrad der Arbeiter und der unteren Bevölkerungsschichten entsprechend klein sein 84.

Biel kommt sodann auf den ganzen Geist der Berwaltung, auf das Maß der staatlichen Bevormundung, auf das Berhältnis der hürgerlichen Initiative zur Staatsleitung an. Wenn in Österreich jahrshundertelang das Gewerbe eine staatliche Regelung und Beschützung ersahren hat, so sehlt natürlich die eigene Initiative mehr als anderswärts, wo das nicht der Fall ist. Es sind ja nicht nur die Zollsätze dafür charakteristisch, sondern auch die sonstigen gewerblichen Regeslungen, die in der Monarchie weit größer sind als in den Staaten des Westens. Da die ungarische Industrie zum guten Teil ein Kunstprodukt der direkten Subvention seitens der Regierung ist, so

⁸⁴ Bon je 100 Personen über 10 Jahre können in Öfterreich 16,5 v. H. nicht lesen und schreiben, in Kärnten sind es 12,3, in Galizien 40,6 v. H. (absolut 3,3 Millisonen Menschen, davon in Galizien allein 2,3 Millisonen). In Ungarn konnten 1910 von den Personen über 6 Jahre 33,3 v. H. nicht lesen und schreiben, in Ungarn selbst waren es etwas weniger (31,2), in Kroatien aber sogar 47,3 v. H.

wird ein großes Schutbedürfnis damit von felbst gegeben 85. Eine jahrzehnte= bzw. jahrhundertelange Tradition drückt ihre Spuren sehr deutlich dem Lande auf, zumal wenn sie sich dabei auf ein gewisses Naturell der Bevölkerung stüten kann. Schließlich hat Ö.=U. die Ber= waltung und Politik, die der Mehrheit seiner Bevolkerung kongenial ift: mannigfach begabt und liebenswürdig, aber ohne große Initiative. Sehr viel hängt auch vom Steuerdruck ab, ob eine industrielle Ent= wicklung sich frei gestalten kann oder nicht. Die Steuer beträgt zum Beispiel bei den Aktiengesellschaften 10 v. H. des Reingewinnes, außer den kommunalen und territorialen Zuschlägen, so daß neben den besonderen Tantièmenabgaben bis 29 v. H. des Reingelvinnes versteuert werden kann 86. Eine Underung hierin ist nicht so leicht mög= lich: fie murde die Erschließung anderer Steuerquellen nötig machen, die sich kaum leicht auftreiben laffen. Dadurch wurde aber bisher natur= lich Rapitalbildung und Betriebsbergrößerung gehemmt und eine mehr kleinbürgerliche Urt und Beife des gewerblichen Betriebes bei-Das hindert seinerseits wieder die Nachfrage nach industriellen Produkten. Entsprechend ift auch der Rapitalreichtum des Landes im Verhältnis zu dem der Westmächte und Deutschland nur ge= ring 87. Ganze Bebölkerungsteile besonders in Galizien und Kroatien sind eben wirtschaftlich und kulturell noch äußerst rückständig. Die unentwickelten Rredit= und Zahlungsverhältnisse hemmen ebenfalls Raufkraft und Kreditfähigkeit der Bevölkerung. Die Söhe der Breife für Lebensmittel und Wohnungen, die nun einmal in dem Nachbarlande tener find, wirken weiter nach derfelben Richtung, um die

```
Öfterreich 780, Aftienkapital 3.550 Millionen Mark.
Ungarn 2998 " 2.160 " "
Deutschland 5422 " 17.140 " "

Das Volksvermögen betrug:
Deutschland 300 Millionen Mark, = 4100 Mark pro Kopf
Öfterr.-klug. 107 " " = 2100 " " "
```

⁸⁵ Darüber das genannte Wert von Offergeld, Grundlagen und Urfachen ber induftriellen Entwicklung Ungarns.

⁸⁶ Philippovich: Ein Wirtschafts- und Zollverband, C. 40.

⁸⁷ Über die Entwicklung Öfterreich-Ungarns in den letzten Jahrzehnten vgl. die Abhandlung von Sorrer im Allgemeinen Statistischen Archiv 1914, S. 193 ff.: dazu auch Philippovich, a. a. D., S. 35 ff., der sehr optimistisch urteilt. Die Entwicklung des Reichtums ist den Symptomen nach im letzten Jahrzehnt 1901/11 am stärksten gewesen, aber der Anterschied gegen Deutschland bleibt tropdem kolossal. — Die Zahl der Aktiengesellschaften betrug (1912):

Nachfrage nach Industrieerzeugnissen ungünstig zu beeinflussen. Es ist festzuhalten, daß in Ö.-U. nur ein Sechzehntel der Bevölkerung in den Größstädten und nur ein Neuntel in Orten bis 50 000 Gin-wohnern sich befindet gegenüber einem Fünstel bzw. einem Viertel in Deutschland 88.

Alle diese Bedingungen muffen zunächst als historisch gegeben betrachtet werden. Gewiß sind sie mehr oder weniger wandelbar. Aber einstweilen stedt in ihnen ein stark konservatives Element, weil sie nun einmal so find. Die Underungen brauchten die lange systematische Arbeit von Generationen. Viele Momente wurzeln dazu in bestimmten Berhältniffen natürlich=populationistischer Art, die kaum ber= änderbar erscheinen. Man hat zwar gesagt 89, daß "man nur die Zeit brauche, um einige nicht natürliche Erschwerungen der Industrieent= wicklung zu beseitigen." Aber das wird doch immer nur bis zu einem gewissen kleinen Grade möglich werden. Dazu find die historischen Bedingungen zu fest in den natürlichen Verhältnissen verankert. Da= zu spielen die politischen Herrschaftsverhältnisse aufs stärkste mit hin= ein und geben der möglichen Underung von vornherein eine begrenzte politischen Herrschaftsverhältnisse Richtuna. Die stärken aber in Ö. = U. diese historischen Bedingungen im Sinne des Beharrens. Gine kapitalistische Entwicklung kann das Tempo allerdings beschleunigen, indem sie alte Formen bricht und neue schafft, latente Bedürfnisse weckt und fremde Rapitalien her= anzieht. Aber auch dafür muffen gewisse Boraussetzungen erfüllt fein, die nun einmal in Ö.-U. "wegen der natürlichen Erschwerungen" fehlen. Man erkennt diese historische Gebundenheit am besten in der überaus langsamen städtisch en Entwicklung des Donaulandes, ber= glichen mit den analogen Verhältnissen der Industriestaaten. Wenn aber eine Underung in wirtschaftspolitischer Richtung erstrebt und cr=

^{3,052} Millionen Einwohner = 10,7 88 Öfterreich: 7 Großftädte mit 0.602 9 Mittelstädte Ungarn: 2 Großstädte 0.999= 4,7=4,615 Mittelftadte " 0,966 = 21,2= 5,4 $\}$ 26,6 Dentichland: 48 Großftadte 13,823 51 Mittelftädte " 3,528

⁸⁹ Philippovich: a. a. O. S. 44. Bon den industriessen Unternehmungen befinden sich 4/5 in deutschen Händen. Anders ist es aber mit der Zusammensehung des Reichstrates, in der die Deutschen durchaus in der Minderheit sind. Ph. verkennt gerade dieses wichtige Moment.

wartet wird, dann muffen offenbar jene natürlichen und diese historischen Bedingungen zugleich mit in Betracht gezogen werden. Ohne diese ist es nicht möglich.

Endlich zulett sind es politische Faktoren, die auf die Wirticaftsverhältniffe von unmittelbarem Ginfluß find: die Bollpolitik und die Handhabung der Zollvorschriften, die Patentgesetzgebung, Muster= und Markenschutz, Fracht= und Transportgestaltung, Steuer= gesetgebung, Rechtsprechung. Am unmittelbarsten scheinen die Maß= nahmen der Bollpolitik Bedeutung für die Sandelsbeziehungen zu haben. Es ist erklärlich, daß man zunächst immer diese ins Auge saßt. Sie sind am wandelbarsten und der Willkür am ehesten unterworfen. Man glaubt deshalb um fo leichter, daß eine Anderung in ihnen auch eine Underung des Sandels selbst zur Folge haben muffe. Aber in weit stärkerem Mage find es jene historisch=natürlichen Bedingungen, die die volkswirtschaftliche Struktur bestimmen und damit auch dem internationalen Güteraustausch das Gepräge geben als die Magnahmen der Zollpolitik. Gewiß sind auch jene Boraussetzungen nichts Festes und Unwandelbares. Im Gegenteil! Aber die Zollpolitik kann sich immer nur innerhalb eng bestimmter Grenzen entwickeln, in die die anderen Entwicklungsmöglichkeiten eingestellt sind. Denn es ift ja fest= zuhalten, daß aller Sandel ein doppeltes Geschäft sein muß. D.=U. kann nur dann eine stärkere Raufkraft entfalten, wenn es entweder Begenwerte schafft und diese ausführt oder fremde Rapitalien aufnimmt. In letterem Falle hält es also gleichsam ein ausländisches Buthaben und nimmt ftatt der Zinszahlung uns unfere Bare dafür ab. Ohne eine oder beide diefer Möglichkeiten ift ein größerer Barenaustausch überhaupt nicht denkbar.

Man wird nun noch nicht von der bloßen wirtschaftspolitischen Annäherung als solcher schon eine Besserung in der Stellung der deutschen Industrie auf dem ö.=u. Markte erwarten dürsen, wenn nicht sonst erhebliche Ünderungen in der ganzen volkswirtschaftlichen Strukstur eintreten. Für Deutschland kann der Handel mit Ö.=U. doch immer nur von relativer Bichtigkeit sein. Es ist nötig, darüber den künstigen Austausch mit anderen Ländern nicht zu vernachlässigen oder zu schädigen. Deutschland bedarf fremder Rohstoffe, die es nicht aus dem Donaustaate entnehmen kann. Die innere Ergänzung des 120=Millionenreiches ist nur eine sehr begrenzte. Auch die Schaffung eines verstärkten Orientexportes, den man von der Zukunft erwartet, wird

erst dadurch möglich werden, daß die Kaufkrast der Balkanstaaten gehoben wird. Dazu wäre wiederum ein deutscher Kapitalexport nötig,
der die wirtschaftliche Entwicklung dieser Länder beschleunigt. All das
muß berücksichtigt und gegeneinander abgewogen werden. Man wird
sonach die Bedingungen untersuchen müssen, unter denen künftig ein
größerer Absat deutscher Industrieprodukte in der Donaumonarchie
überhaupt möglich sein kann. Es kommt nicht auf den vorübergehenden
Ersolg eines oder mehrerer Jahre nach dem Kriege an, wo die Bershältnisse noch schwankend sein werden, als vielmehr auf die Ges
winnung eines dauernd kaufkräftigen Marktes.
Nur ein Land mit starker und widerstandskräftiger Bolkswirtschaft
kann für die deutsche Industrie wie für die politische Bundesgenossens
schaft von Wert sein. Danach sind die Möglichkeiten zu beurteilen.

2. Es liegt auf der Sand, daß bei einer wirtschaftlichen Unnähe= rung zunächst die Frage der Berdrängung der frem den Ronkurrenz in den Bordergrund treten mußte. Gine Borzugsbehandlung im Bollfystem hat ja nur die Absicht, die deutsche Ginfuhr auf Rosten der fremden zu begünstigen. Um die Wirkung einer solchen Maßregel zu ermessen, gehen wir dabei von der Fiktion aus, daß das Ausland bisher schon durchgehends schlechter behandelt worden sei als Deutsch= land. Dabei könnte man die Vorzugsbehandlung so denken, daß die bisherigen Zollsäte zwischen den beiden Ländern weiterbestunden und nur den fremden Staaten gegenüber erhöht würden. Dieser Borichlag ist öfters gemacht worden und genügt für unsere Zwecke vollauf. Wir wollen und Rechenschaft darüber verschaffen, was das für die deutsche Industrie eigentlich bedeutet, das heißt wie großeigentlich die frem de Ronkurrenz bisher gewesen ist, die wir gün= stigstenfalls verdrängen können. Dabei müssen wir natürlich von den Erfahrungen bor dem Rriege ausgehen.

Bon den eingeführten Industrieerzeugnissen des Donaustaates stammt gerade die Hälfte aus Deutschland 90. Allerdings unterscheiden sich wiederum die einzelnen Industriezweige wesentlich vonseinander. Wir berechnen den deutschen Anteil an der ö.su. Gesamtseinsuhr auf Grund der dortigen Statistik im Durchschnitt der beiden

⁹⁰ Nach ber öfterr.-ungr. Handelsftatistit hatte die Einfuhr an Industrieprodutten (Rohstoffe, Halb- und Ganzsabritate) den Wert von 2483 Millionen Kronen, davon stammte aus Deutschland 1246 Millionen (jiehe Anhang IV).

letzten Jahre 1912/13. Wir kommen dabei zu folgenden Ergebnissen, wobei die Einteilung der Gruppen etwas von der deutschen Anordnung abweicht. Es stammt von der ö.-u. Einfuhr aus Deutschland

	Ginfuhr (in Millionen Kronen)		
	überhaupt	aus Deutschland	in Prozent
I. Elektrotechnik	37,4	34,2	92.4
Literatur und Kunst	0.3 0	57,4	90.2
Brennftoffe	2=2'2	223,2	80.0
Papierindustrie	53,4	40,3	75,5
Eisenindustrie	85,0	63,4	74,6
Reramische Industrie	33,0	23.3	70.6
Maschinen und Apparate	215.9	144,0	66.8
Leder- und Kautschutindustrie.	188,9	123,7	65,6
I. Chemische Industrie	117.1	70,0	59.8
Holz- und Schnitstoffe	67,8	35.7	52.6
Metallverarbeitung		85,3	51.0
Edelmetalle	60,1	29,0	48,3
Nahrungsmittelgewerbe	$62\overline{,}6$	19,9	31,8
Mineralien	86.3	24.7	28.6
Textilinduftrie	905,5	255.9	28,3
Öle und Harze	61.5	16,2	26.3

Der deutsche Anteil an der Einfuhr schwankt also zwischen ein Biertel und neun Zehntel: die Industrie der Dle und Sarze dort, die elektrotechnischen Erzeugnisse hier. In gewissen Industrien, das ist aus dieser Übersicht ohne weiteres zu entnehmen, wird von einer weiteren Verdrängung der fremden Konkurrenz zugunften der deutschen Einfuhr kaum die Rede sein können. Das gilt wohl fast von allen Industriegruppen der ganzen ersten Reihe: also von den Werken der Literatur und Runft, der Elektrotechnik, den Brennstoffen, der Gifen=, Rapier- und keramischen Judustrie. Es gilt in der Hauptsache wohl auch von der Maschinen= und Lederindustrie. D.=11. bezog in diesen Industrien bereits durchschnittlich drei Biertel seines Bedarfes aus Deutschland. Der Rest wird sich kaum bon uns ersetzen laffen. Denn es handelt sich hier vor allem um Rohstoffe, die Deutschland gar nicht besitzt und an denen es auch keine Veredelungsarbeit vornehmen kann. Oder es handelt sich um Spezialartikel, für die andere Länder eine gewisse natürliche Überlegenheit mitbringen, die also Deutschland schwerlich wird verdrängen können und wollen. Deutschland selbst bezog ja zum Beispiel gewisse Maschinen aus Großbritannien und den Bereinigten Staaten, weil sie dort preiswerter und besser hergestellt wers den ⁹¹. Ein ähnlicher internationaler Austausch wird auch künftig bestehen bleiben müssen. Und dasselbe wird auch von Ö.-Us. Einfuhr an außerdeutschen Industriewaren dieser Reihe gelten. Es werden höchstens einige Spezialartikel davon betroffen, deren Einfuhr Deutschsland ebentuell noch mit übernehmen könnte. Überhaupt ist aber der Entwicklungsspielraum bei den Einfuhren dieser acht Industrien nicht sehr bedeutend. Es handelt sich im ganzen dabei um Werte von einer Viertel Milliarde Arvnen, die Ö.-U. bisher aus anderen Staaten bezog. Sehen wir sie noch etwas näher an.

Es ist schon hervorgehoben, eine wie geringe Rolle die Eiseneinfuhr in Ö.=U. zurzeit überhaupt noch spielt und daß Deutschland die Einfuhr bisher ichon vollkommen beherrschte. Dasselbe gilt von der Elektrotechnik, die ebenfalls einen größeren Bedarf nicht erheischte. Bei der Leder- und Kautschukindustrie handelt es sich zum Teil um Halbfabrikate, die Deutschland nicht herstellt, da es ja die Rohstoffe cbenjo wie Ö.=U. selbst erst einführen muß 92. In der Maschinenin= dustric endlich kommen als Einfuhrland für Ö.-U. noch die Vereinigten Staaten und England in Betracht. Es handelt sich offenbar um Spezialmaschinen dieser Länder 93, wie Spinn- und Webmaschinen, Schreibmaschinen bzw. Schweizer Taschenuhren und amerikanische Werkzeugmaschinen. Ob es aber möglich sein wird, diese vom ö.=u. Markt zu verdrängen, muß als sehr zweifelhaft erscheinen, wenn man die Begenseitigkeitsverhältnisse der Staaten betrachtet. Für den ganzen Rreis der bis jest betrachteten Industrien würde mithin eine Borzugs= behandlung der deutschen Produkte, ja selbst eine völlige Zollunion den deutschen Absatz auf Rosten der fremden Konkurrenz nicht wesent= lich erhöhen. Das betrifft aber schon zwei Fünftel (38,5 v. H.) der bisherigen ö.=u. Gesamteinfuhr: natürlich immer unter der Boraus=

⁹¹ Von der deutschen Maschineneinfuhr im Betrage von 75 Milionen Mark stammte für 11 Millionen Mark aus Großbritannien; darunter befanden sich vor allem Baumwollspinns, Rähmaschinen und Webstühle.

⁹² Die Einfuhr von Rohhäuten und Fellen nach Ö.-U. betrug 92,4 Millionen Mark, die nach Deutschland aber 455,1 Millionen; dabei führte ersteres für 62 Millionen aus, lehteres für 164.

⁹⁸ Bon ber ö.-u. Einfuhr an Maschinen stammten aus Deutschland 99,2 Millionen Kronen, aus Großbritannien 17,4, aus ben Bereinigten Staaten 13,1. Außer ben im Text genannten tommen noch Dampspflüge, Rähmaschinen, Moltereimaschinen, sowie verschiedene amerikanische Justrumente in Betracht.

jetzung, daß die sonstigen inneren volkswirtschaftlichen Berhältnisse im ganzen fortbestehen.

Anders scheint die Sache ja bei den acht Industrien der zweiten Reihe zu liegen, wo die deutsche Einfuhr relativ zurücksteht. Das gilt außer von dem Nahrungsmittelgewerbe und den Solz- und Schnitstoffen noch von der Industrie der Metallbearbeitung, sodann vor allem von der Textilindustrie. Lettere machte von der ö.=u. Gesamtein= fuhr mehr als den dritten Teil (36,4 v. H.) aus, während nach der österreichischen Statistik von der deutschen Einfuhr nur etwa ein Fünftel auf sie entfällt. Könnte hier nicht eine wesentliche Ande= rung durch die zollpolitische Annäherung beider Länder hervorgerufen werden? Durfte bei jener ersten Reihe wegen der Rleinheit des möglichen Spielraumes von einer Verdrängung der fremden Konkurrenz im ganzen nicht gut die Rede sein oder doch nur in einzelnen Waren, jo wäre eine solche bei der zweiten Reihe scheinbar sehr wohl möglich: Deutschland könnte hier die Erbschaft der fremden Länder antreten. Es handelt sich bei diesen Industrien immerhin um Baren im Berte von einer Milliarde Kronen, die nicht aus Deutschland stammen 94.

Aber wenn wir die Art der eingeführten Waren und deren Herkunftsländer betrachten, so muß sich das bei näherem Zusehen als illusorisch erweisen. Es kommen nämlich als außerdeutsche Bezugsländer für diese Produkte vornehmlich in Betracht: Schweden, die Bereinigten Staaten und Indien 95. Ö.-U. bezieht aus Indien direkt fast soviel Waren wie aus Großbritannien und sogar ungleich mehr als aus Italien und Frankreich — ein Zeichen, daß es sich hier um ganz andersartige Produkte handelt, als Deutschland überhaupt liefern kann. Diese Handelsbeziehungen aber würden auch durch eine Zollunion gar nicht berührt, geschweige denn aufgehoben werden kön-

⁹⁵ Bon der öfterr.-ungr. Einfuhr der Jahre 1912'13 ftammte aus (in Millionen Kronen):

Deutschland 1385,7	Rugland 213,7
Bereinigten Staaten 335,9	Italien 165,4
Großbritannien 231,5	Frankreich 116,6
Britisch=Indien 216,2	

⁹⁴ Es handelt sich bei den acht Industrien der zweiten Reihe um einen Gesamtswert von 1527,8 Millionen Kronen, von denen 536,7 aus Deutschland stammten, bei den acht Industrien der ersten Reihe um Waren im Werte von 956 bzw. 711 Millionen Kronen. In ersterem Falle betrug also die nicht deutsche Einfuhr 1 Milliarde, im zweiten Falle 240 Millionen.

nen. Die Donaumonarchie erhält aus diesen Ländern eben unent= behrliche Rohstoffe der Industrie und der Landwirtschaft, bei denen auch die stärkste Borzugsbehandlung Deutschlands diesem noch gar kein kommerzielles Übergewicht in der Einfuhr verschaffen kann. Bon dem ö.=u. Import der Textilindustrie kommt nicht weniger als 87 b. H. auf die Rohstoffe! Uhnlich steht es mit der chemischen Industrie, der Metallverarbeitung, den Mineralien und anderen Gewerben diefer Reihe 96. Wenn wir von der Textilindustrie absehen, so entfällt von den übrigen Industrien dieser Reihe noch mindestens für 220 Millionen Aronen auf Rohstoffe, die Deutschland nicht besitzt. Das bezieht sich auf verschiedene Erze und Erden, auf Chemikalien, auf Gummi und Barze, auf vegetabilische Farb= und Gerbstoffe, auf Drechsler= und Schnitzftoffe 97. Bon diesen Produkten stammt der allergrößte Teil nicht aus Deutschland. Auch diese Bezüge werden sich in keiner Beise ändern laffen. In diefen Gruppen hatten außer Deutschland bei der ö.=u. Einfuhr einen erheblichen Anteil:

Nahrungsmittel: . . . Frankreich, Schweiz, Italien.

Holz- und Schnitstoffe: . . Großbritannien, Frankreich, Italien.

. . . Argentinien, Britisch=Indien, Ber= einigte Staaten, Rumänien.

Wollindustrie: Großbritannien, Belgien, Argentinien.

Leinenindustrie: Rußland, Britisch=Indien. Seide: Frankreich, Italien, Schweiz.

Konfektion: Frankreich.

Chemische Industrie: . . . Chile, Italien, Frankreich.

Man erkennt schon aus diesen Haupteinfuhrländern für die einzelnen Industriezweige, daß es sich in der Hauptsache um unentbehrzliche Rohstoffe handelt, daß hier also Deutschland als Lieferant ganz ausfällt. Bei allen diesen Waren würde offenbar eine Borzugsbehands

⁹⁶ Die Ginfuhr ber Textilinduftrie betrug 649 Millionen Kronen, von denen 580 Millionen auf Wolle entfiel.

⁹⁷ Bon den eingeführten Rohftoffen seien genannt: Stuhlrohr, Farb- und Gerbs hölzer, Perlmutter, tierische Felle für technische Zwecke, Kautschut, Schwefel, Häute und Felle, sodann Mineralien und Erze wie Zinn, Kupfer, Nickel.

lung Deutschlands keine irgendwie entscheidende Rolle spielen. Wenn man diese fremden Rohstoffe von der außerdeutschen Sinsuhr in Abzug bringt, so bleiben noch etwa 200 Mill. K übrig, die auf fremde Halbs und Ganzsabrikate entfallen 98. Es handelt sich hierbei ebensfalls um Spezialartikel, in denen ein fremdes Land besondere Fertigskeiten besitzt und Deutschland nicht wohl mit konkurrieren kann. Es seien in dieser Beziehung zum Beispiel genannt: seine Herrenzund Damenstoffe (Merino) aus England, amerikanische Schuhwaren, englische und französische seine Unterkleider, Schweizer Stickereien, englische seinere Wollgarne und berschiedene Lederarten zur Weiterberarbeitung, französische Parfümerien und halbseidene Posamenten, gefärbte Seiden aus Italien und ähnliches. Es sind also teils Luxuseartikel, die vielsach begehrt sind, teils Halbsabrikate, die weiter bersarbeitet werden und nicht gut entbehrt werden können.

Dabei muß es als gänzlich ausgeschlossen gelten, daß nach Ö.=U. außer deutschen Fabrikaten überhaupt keine fertigen Industrie= produkte eingeführt werden. Ganz abgesehen von allem anderen, dürsfen wir nicht übersehen, daß die Doppelmonarchie neben Deutschen und Magharen noch 36 Millionen fremdsprachliche Bölker umfaßt. In dem einen oder anderen der genannten Artikel würde durch Borzugszölle die fremde Konkurrenz wohl etwas verdrängt werden — aber doch eben nur zum kleinsten Teil. Denn wir dürfen nicht vergessen, daß bei Luzuswaren der Joll keine Rolle spielt: sie werden von Liebhabern doch gekauft. Bei vielen anderen Waren bleibt Ö.=U. auf außerdeutsche Produkte angewiesen, oder die Transportverhältnisse mit dem fremden Auslande sind günstiger als mit uns.

So ift also auch bei dieser zweiten Reihe von Industrien, von denen auf Deutschlands Einfuhr durchschnittlich nur ein Drittel (35,4 v. H.) entfällt, doch wenig Aussicht vorhanden, durch Berdrängung frems der Länder den Anteil Deutschlands wesentlich zu erhöhen. D.-U. ist eben auf die Bezüge von industriellen Rohstoffen aus nichtsdeutschen Staaten angewiesen. Es kann auch seine Berbindungen mit anderen

⁹⁸ Es sehte sich die ö.-u. Gesamteinfuhr an Industrieprodukten zusammen: 1256,1 Millionen Kronen Rohstoffe, 532,8 Millionen Halb-, 853,5 Millionen Ganz- fabrikate. Wir haben für das Folgende die gesamte Sinsuhr der Handelsskatiskift durchgesehen, müssen aber natürlich auch hier von der Vorführung der einzelnen Posten Abstand nehmen.

Industriestaaten bzw. des Fabrikatenbezuges künftig nicht gänzlich abstrechen, vor allem nicht mit Nordamerika, das ihm so viele Nohstoffe liefert. Es ist das schon darum eine völlige Unmöglichkeit, weil nun einmal die Handels- und Zahlungsbilanz eine internationale ist und sich nicht auf ein einzelnes Land ausbauen läßt.

Analhsieren wir so die fremde Ginfuhr auf die Ginzelheiten, so icheint alfo diefe Scite der Entwicklungsmöglichkeiten für den deutschen Absatz nur recht gering. Die Bölle spielen für die Mehrzahl dieser fremden Produkte überhaupt keine Rolle. Das würde nur bei jenem Teil der Waren der Fall sein, wo wir tatsächlich zollgeschützte Fa= brikate einführen. Auch auf diesem relativ kleinen Gebiete würde natür= lich die Frage der Meistbegunstigung gegenüber den konkurrierenden Staaten in Frage kommen. Aber nehmen wir an, daß der deutsche Absat davon nicht berührt würde, sondern dieser fortan wirklich tonfurrenzlos in Ö.-U. stände, so würden auch dann nur wenige Produkte einen Gewinn davon haben: gang abgesehen von der Frage, ob denn die Konkurrenzlofigkeit für die ö.=u. Abnehmer ein Bor= teil wäre. Das ist nämlich durchaus zweifelhaft. Die deutschen Kabri= kanten würden ja dadurch auf dem ö.=u. Markte zum Teil eine Monopolstellung erlangen und natürlich die Preise erst recht hochhalten, vor allem, wenn die Kartelle mitwirken könnten. Die Borstellungen unserer Bolitiker sind doch oft gar zu naib.

Soweit also die Verdrängung fremder Konkurrenz in Frage kommt, würde sich nach alledem die erstrebte Borzugsbehandlung für die deutsche Industrie als eine große Illusion erweisen und ihr kaum nennenswerte Borteile bringen. Das muffen wir uns klarmachen. Es ift aber an sich gang unmöglich, daß etwa die beiden Länder in der Abnahme der Industrieerzeugnisse vorwiegend nur auf sich selbst an= gewiesen bleiben. Dagegen spricht schon die internationale Arbeits= teilung, die nun einmal auch zwischen den Industrieländern selbst den regsten Austausch herbeigeführt hat und auch künftig sich weiter geltend machen wird. Die Bevorzugung durch den Zolltarif hat aber nur dann einen greifbaren Sinn, wenn dadurch fremde Konkurrenz eingeschränkt werden soll. Nur das könnte auch offenbar ber Sinn einer Bevorzugung Deutschlands (in welcher Form auch immer) auf dem ö.=u. Markte sein. Wenn diese Voraussetzung in der Hauptsache aber fehlt, dann verliert bom Standpunkte der deutschen Industric dieser ganze Blan seinen greifbaren Inhalt. Gewiß führt Deutsch=

land nur die Sälfte der industriellen Rohstoffe, Salb= und Ban3= fabrikate nach D.-U. ein. Aber die andere Sälfte besteht chen im wesentlichen aus Produkten, die Deutschland gar nicht besitzt, oder auf deren Herstellung es wenig Gewicht legt. Selbst auf dem umftrittenen Bebiete des Kabrikatenimportes wurde eine volle Ersetzung der fremden Einfuhr nicht gut möglich, ja vom ö.=u. Standpunkte aus nicht einmal erwünscht sein. Nehmen wir aber an, daß das deutsche Bor= gehen der Borzugsbehandlung auch in anderen Ländern zur Anwendung käme und dort Nachahmung fände — und alles spricht dafür, daß das geschehen wird, wenn das deutsche Beispiel gegeben ist —, so würde der ö.=u. Markt offenbar in keiner Beise einen Ersat für die Ber= luste zu bieten vermögen, die der deutsche Handel eventuell in dritten Ländern erleiden könnte. Denn es macht natürlich einen Unterschied aus, ob bisher hier und da in unbedeutenden Sandelsgebieten und unter besonderen Verhältniffen eine Bevorzugung gewährt ist 99 oder ob zwei große selbständige Staaten das tun, die sie bisher nicht kannten. Gegenmagnahmen von anderer Seite find alfo fehr wahrscheinlich, wenn man auf die allgemeine Meistbegunstigung verzichtet. Aber wie dem auch sei, sehen wir ganz davon ab, was seitens dritter Länder geschieht, so scheint mir einstweilen der Ginsat, der aus der Berdrängung fremder Konkurrenz besteht, nicht erheblich genug zu sein. Natürlich würden dabei einzelne Betriebe, vielleicht auch ganze Industrien, wie zum Beispiel gewisse Rammgarnzweige, ihre Rechnung finden. Aber die deutsche Industrie in ihrer Gesamtheit gewiß nicht. Alle bloße Vorzugsbehandlung der Ginfuhr ohne gleichzeitige Er= bestimmter Zollfätze würde sowohl für die deutsche wie für die ö.=u. Industrie sich sehr bald als ein Danaergeschenk er= weisen.

Es bleibt sonach die andere Alternative übrig, daß nämlich die wirtschaftspolitische Annäherung nicht sowohl auf Kosten der fremden Konkurrenz geschähe, sondern von dem Lande selbst zum Teil getragen würde. Also nicht bloß Borzugsbehandlung bei sonst gleichen Zollssäßen, sondern wirkliche Erniedrigung der Zollsäße, und zwar auf beiden Seiten. Wenden wir uns dieser Entwicklungsmöglichkeit zu.

3. Es handelt sich mithin nicht nur um die prinzipielle Bevor=

⁹⁹ Beispiele bei Julius Wolf, a. a. C., S. 12: Artifel der Nenen Freien Presse am 29. Mai; v. Bosc, Zollallianzen und Zollunion.

zugung an sich, sondern vielmehr um die Frage einer Ermäßigung der Zölle nach beiden Seiten. Das ist es, was weite Kreise der deutschen Industrie erstreben, was, wie sie mit Recht meinen, den gegenseitigen Absatz mehr fördern müßte. Denn Zollunion, Zollbund, Zwischen= zollinie, Bevorzugung gewinnen für die deutsche Industrie nur unter der Boraussetung Bedeutung, daß die Zölle gegen früher herabgesett, mindestens aber keine Erhöhung erfahren. Die Erniedrigung der Bolljähe würde eine gegenseitige sein müssen und würde notwendig eine ichärfere Konkurrenz der beiderseitigen Industrien im anderen Lande hervorrufen. Deutsche Waren würden stärker in Ö.=U., ö.=u. umge= kehrt stärker in Deutschland abgesett werden. Auch von letteren, das joll eingeräumt werden, ist in gewissen Branchen eine größere Kon= furrenz zu erwarten. So vor allem auf dem Gebiete der Baumwoll=, bzw. Wollwaren. Von beiden besteht in Ö.=U. ohnedies eine nicht unbeträchtliche Ausfuhr in den Jahren der niedergehenden Konjunt= tur und der Überproduktion, zu denen gerade die letten bor dem Rriege gehörten. Die öfterreichische Einfuhr nach Deutschland auf dem Baumwollmarkt betrug 27 Mill. Mk. im Jahre 1913 gegen rund 10 Mill. Mk. im Durchschnitt der letten Jahre zuvor. Es gibt außerdem noch einige Bewerbezweige, in denen ein stärkerer Absatz auch auf dem deutschen Markt der ö.=u. Produkte zu erwarten mare. Das sind alle diejenigen, bei denen die Höhe des Arbeitslohnes im Verhältnis zum Gesamt= wert der Produkte eine große Rolle spielt, oder wo D.-U. sonst eine natürliche Überlegenheit besitt: jo auf dem Gebiete der Holz- und Schnitstoffe, der Papierindustrie und mancher 3meige der Blagindustrie. Hier sind die Produktionsbedingungen Ö.=Us. durchaus günstig und diese natürlichen Vorteile sind durch politische Maßnahmen früher unterstütt worden. Beiterhin käme das Gebiet der Mühlen= industrie in Betracht, in der Ungarn durch billige Arbeitelohne und mangelnde Sozialgesetzgebung mit niedrigen Fabrikationskoften arbeitet. Auch hierin ist Ungarn leistungsfähig und würde den deut= ichen Mühlen starke Konkurrenz machen. Es würde mithin Deutsch= land in allen diesen Fällen ein Opfer zu bringen haben.

Aber mir scheint doch die Zahl der Gewerbe, die davon betroffen werden, nicht zu groß zu sein. Denn es ist nicht zu vergessen, daß bei sehr vielen Produkten auch jest schon der deutsche Zoll wesentlich geringer ist als der österreichische: so bei vielen Chemikalien, bei Werkzeugen, Kleineisenwaren, Kürschnereierzeugnissen, Kautschukfabris

katen und vielen anderen 99a. Es ist also auch bisher schon die ö.=u. Einfuhr nach Deutschland leichter gemacht als die umgekehrte Belvegung. Alles in allem könnten nur in einzelnen Alveigen die ö.su. Einfuhren nach Deutschland wesentlich gesteigert werden. Denn es ist nicht fehr wahrscheinlich, daß etwa die fonstige Ausfuhr des verbündeten Staates nach anderen Gebieten erheblich geschmälert und dafür ein verstärkter Absat bei uns gesucht würde. Benn wir von den Brenn= stoffen absehen, führte die Doppelmonarchie bislang nur ein Biertel seiner Industrieprodukte nach Deutschland aus 100. Ihr übriger Export würde aber kaum mesentlich geschmälert werden. Es würde sich mithin auch künftig bei der Ausfuhr nach Deutschland wohl in der Hauptsache um Baumwoll= und Seidenwaren, sodann um Solz= und Papiererzeug= nisse handeln. Bei einer ftarkeren Industrialisierung des Landes möchte die Einfuhr dieser Waren zu uns allerdings wohl steigen können, da Ö.=U. gerade darin auch jett schon eine durchaus leistungsfähige Industrie besitzt. Es würden außerdem wohl noch einige Spezialartikel stärker in Betracht kommen, von denen bereits mehrfach die Rede war - also vorwiegend folche, bei denen der künstlerische Geschmack eine größere Rolle spielt: das sind einzelne Zweige der Luxusindustrie und Galanteriewaren. Aber wir dürfen den Gesamtwert dieser letteren nicht überschätzen, da naturgemäß in solchen Waren die Kaufkraft seitens Deutschlands immer nur eine relativ beschränkte ift. In den großen Industrien des Maschinenbaues, der Gifen= und chemischen Industrie, der Metallverarbeitung, auch den meisten Zweigen der Textilindustrie würde eine größere Konkurrenz auf dem deutschen Markte kaum zu erwarten sein — auch dann nicht, wenn Ö.-U. eine stärkere Industrialijierung vornähme. Bei der Mehrzahl der Industriezweige dürfte mit= hin eine Zollerniedrigung für Deutschland ziemlich bedeutungslos sein,

99 a Es seien einige Beispiele	der Zollfäße	für 100 kg in Mark genannt:
Deutschland	Ö. Ungr.	Deutschland Ö.=llngr.
Kautschukwaren 40,60	68	Schrifttypen 3 25
Baumwollstrümpfe . 80—120	187 - 232	Ultramarin 15 24
Rammgarn $3^{1/2}$ —24	10,20-40,40	Bleiweiß — 8,20
Unfichtstarten 6	55,25	Webmaschinen . 5 12
Klaviere 40	110	Arzneiwaren 40,50 48,45
Uber die Gifenzölle fiehe A	nmerkung 65.	

¹⁰⁰ Die ö.-u. Gesamtaussuhr belief sich 1912/13 bem Werte nach auf 2054 Millisonen Kronen; davon entfällt auf Teutschland für 626 Millionen. Wenn wir die Brennstoffe davon beiderseitig in Abzug bringen, so werden die Summen 1669 bzw. 426 Millisonen; daraus ergibt sich das Resultat im Text.

da Ö.=U. darin entweder überhaupt keine nennenswerte Aussuhr hat oder doch mit der deutschen Industrie nicht konkurrieren kann. Gine Ausnahme würden jedenfalls die Nahrungsmittelgewerbe machen (Zucker).

Befürchtungen, die nach dieser Richtung wohl geäußert wurden, scheinen mir übertrieben zu sein. Man wird dabei die Lage der ein= zelnen Gewerbezweige fehr wohl berücksichtigen können, ohne doch dar= um für die Gesamtheit der deutschen Industrie eine ftarkere Bedrangung annehmen zu brauchen. Auch würden sich die bedrohten Induftrien wohl durch Syndizierung felbst helfen. In diesem Bunkte kann man mit den Freunden des Bollbundes fehr wohl im Prinzip übereinstimmen. Bei einer anderen Gruppe von Gewerbezweigen wiederum möchte eine Zollermäßigung für Deutschland darum ziem= lich gleichgültig sein, weil es sich eben um Spezialartikel handelt, die wir sowieso schon von D.-U. beziehen und mit denen in Deutschland keine Konkurrenz besteht. Es sind die oftgenannten Paradestücke der ö.-u. Industrieausfuhr: Bugholzmöbel, Gablonzer Rurz- und Berndorfer Metallwaren, böhmische Glaserzeugnisse. Sier murde eine Bollermäßigung bor allem den deutschen Konsumenten zugute kommen, ohne die Produktion selbst stärker zu berühren. Bedeutsam werden diese Zweige im ganzen der Natur der Sache nach aber nicht werden. Wenn wir fo die Gesamtheit überschauen, so scheint mir, von einzelnen Firmen und Betrieben abgesehen, die deutsche Industrie von dem Zollbunde oder der Zollermäßigung nicht sehr empfindlich getroffen werden zu fönnen. Denn es ist immer zu bedenken, daß die Aufgabe einer Bollpolitik nicht sowohl der Schutz einzelner Interessengruppen als die Hebung der gesamten volkswirtschaftlichen Produktion und Konsumtion im ganzen sein muß. Hier sehe ich also weder für die ö.=u. In= dustric auf dem deutschen Markte einstweilen sehr bedeutende Ent= widlungsmöglichkeiten, noch für die deutsche eine wesentliche Schädi= gung — bon einzelnen Gewerbezweigen, die davon betroffen würden, na= türlich abgesehen. Wir nehmen dabei stillschweigend an, daß auch die Frachtdisparitäten aufhören und die Frachtpolitik eine gleichmäßige würde. Etwas anders dürfte die Sache nur dadurch werden können, daß im Nachbarlande eine künstliche Subvention weiterer Industrien und eine Bevorzugung durch die Tarifpolitik stattfände: dadurch könnte eine übermäßige Einfuhr ö.=u. Produkte begünstigt werden. Dagegen ließen sich dann aber schon Abwehrmaßregeln finden.

4. Anders steht es umgekehrt mit der Konkurrenz der deutschen Industrie auf ö.=u. Boden. Sier verlassen uns die rechnerischen Unter= lagen und man muß sich auf allgemeine Erwägungen stüten, die immer nur einen gemiffen Grad von Wahrscheinlichkeit zulaffen. 3mei Möglichkeiten bestehen hier: ent weder die Bollfate werden ermäßigt, sei es in der Form der 3wischenzollinie, sei es in der Form der prinzipiellen Borzugsbehandlung; oder die früheren Bollfäge zwiichen beiden Ländern bleiben in der alten Sohe nicht nur beftehen, sondern werden noch erhöht. Wir haben nicht über die technische Durchführung und ihre finanziellen Konsequenzen zu handeln, son= dern nur über die wirtschaftlichen Wirkungen. Wichtig ist schon die Frage, ob prinzipiell die bestehenden Bollfate zum Ausgangspunkt genommen werden sollen oder borher eine Revision des Zolltarifes stattfindet. Es erscheint ganz sicher, daß lettere von ö.=u. Seite zu einer wesentlichen Erhöhung der Zollfätze führen würde. Denn wir hatten gezeigt, daß gerade seit dem letten handelsvertrag die deutsche Ausfuhr nach Ö.=U. sehr stark zugenommen hatte und mithin die In= duftriellen eine Erhöhung der Bölle wünschten. Das geht auch aus zahlreichen Außerungen der öfterreichischen und ungarischen Industriellen deutlich genug hervor. Auch haben Anhänger des Zollbundes keinen Zweifel darüber gelassen, daß die ö.=u. Industrie durchaus schutbedürftig sei 101. Diesem Zwecke soll ja gerade der Gedanke der 3wischenzollinie innerhalb des Bollbundes dienen. Für die Beziehungen der deutschen Industrie zu D.=U. ist aber offenbar gerade die Söhe der Zwischenzollinie die Sauptsache. Denn davon hängt die Frage der vermehrten Absahmöglichkeit überhaupt zum Teil wenigstens ab. Wenn die Außenzollinie weiter erhöht würde, wie es den ö.=u.

¹⁰¹ In dieser Hinsicht sagt Philippovich a. a. D., S. 45: "Der Bertrag (von 1906) wurde von seiten Ö.-Us. noch unter dem Ginkluß der Ersahrungen der Bergangenheit geschlössen. . . Dadurch wurde der Schut der Industrie im Inland weniger stark verteidigt. Heute muß jeder sich sagen, daß die Boraussetzungen für die Richtung der Handelspolitik im Jahre 1906 nicht mehr in der Tatsache begründet waren" und S. 56: "Es kann daher bei einer Zollvereinigung nicht die Rede davon sein, daß wir neue Erleichterungen bieten, ohne einen Ersatzungen kücken, Andelspolitik und Handelsbilanz Ö.-Us. (Ither. f. Bolkswirtschaft, Sozialpolitik n. Verwaltung 1912, S. 14) erklärt, daß viele Industriezölle nur in praktisch unwirksamem Maß oder gar nicht hinaufgesetzt wurden und die Einfuhr von Industrieartikeln nicht hinreichend erschwert worden sei! Das ist wohl deutlich genug.

Bünschen entspricht, die Zwischenzollinie aber die alte Höhe erreichte oder sogar darüber hinausginge: dann würde offenbar die Stellung der deutschen Industrie ganz wesentlich verschlechtert werden, ohne daß die Aussuhr nach Ö.-U. gehoben werden könnte. Denn es müßten dadurch notwendig die Absatzerhältnisse Deutschlands in das übrige Ausland sich ebenfalls verschlechtern. Wir hatten vorhin eingehend dargelegt, daß die bloße Verdrängung der fremden Konkurrenz vom ö.-u. Markt kein Ersatz für eine Erschwerung oder Verschlechterung des deutschen Absatzes in das fremde Ausland zu bieten vermag. Mithin kommt es durchaus auf die Höhe der Zwischenzollinie an. Der Zollbund würde nur dann für die deutsche Industrie Wert haben, wenn in sehr vielen Positionen eine Ermäßigung der Zölle oder mins destens eine Anpassung an ihre Bedürfnisse stattfände.

Auch die österreichischen Befürworter des wirtschaftlichen 3wei= bundes wollen ja den Industrieschut keineswegs beseitigt missen. Man errechnet einen Baffivsaldo der Industrieprodukte für D.-U. im Werte von 417 Mill. Mt. heraus, indem in bekannter Beise Gin= und Aus= fuhr der Gruppen gegenübergestellt werden 102. Dazu wird erklärt: "Es ergibt sich, daß bei der Neuerung der handelspolitischen Beziehungen zwischen Ö.=U. und Deutschland von unserer Seite dafür ge= jorgt werden muß, daß unserer aufstrebenden Industrie der nötige Schut verbleibt, bis (!) sie in der Lage ist, den freien Wettbewerd mit der deutschen auszuhalten." Wobei denn natürlich alles darauf ankommt, was unter "nötigem Schut" zu verstehen ist. Gine Ginigung der divergenten öfterreichischen und deutschen Interessen, wozu noch die speziellen ungarischen Bünsche hinzutreten, dürften die aller= schwierigsten sein 102. Auch spricht die Geschichte der Handelspolitik nicht gerade sehr dafür, daß die ö.=u. Industrie überhaupt jemals da= zu kommen wird, den freien Bettbewerb auszuhalten. Allerdings, das ift die Meinung, könne die Ausdehnung der Schutzollgesetzgebung gegen

¹⁰² Palyi, a. a. D., S. 25: "Zwischen Deutschland und Ö.-N. bürften nur solche Zollsäße gelten, die niedriger als selbst die Minimalsäße wären, und zwar in der Weise festgesetzt, daß dabei ein jeder Industriezweig den, je nach den auf Grund genauer Untersuchung festgestellten Bedürfnissen desselben, erforderlichen Schuß erhalte." Palyi, der mitteilt, daß 1907 das Übereinkommen betress Errichtung einer Zwischen zollinie zwischen Österreich und Ungarn bereits fertig war, verlangt (S. 30/31), daß "die spezissischen Bedürfnisse eines jeden einzelnen Wirtschaftszweiges besonders berücksichtigt werden" und daß "Ungarns eigenes Gebiet jedenfalls gesichert werden müßte." — Philippovich, a. a. D. S. 52.

Deutschland nicht in dem gleichen Maße erhalten bleiben wie bisher. Man anerkennt, daß der deutschen Industrie Borteile durch Jollersmäßigung geboten werden müssen. Aber diese Hoffnung erscheint bei näherem Zusehen ziemlich trügerisch. Denn es handelt sich für die ö.-u. Industrie einsach um diese Alternative: entweder keinen oder nur geringeren Schutz gegen fremde Einfuhr überhaupt, oder wenn ausreichender Schutz, dann natürlich in erster Linie gegen die deutsche Industrie, die als Hauptkonkurrent auf dem ö.-u. Markt erscheint! Gegen sie kann allein ein Schutz für die ö.-u. Industrie einen Sinn haben.

Mithin würde ein Zollbund, bei dem die ö.=u. Zollfäge in wesentlichen Teilen keine Ermäßigung oder gar prinzipiell eine Ershöhung erführen, für die deutsche Industrie in ihrer Gesamtheit ganz unannehmbar sein. Dann würde der Zollverband nur Nachteile ohne wesentliche Borteile bieten.

Alber auch eine andere öfters gelvünschte und im Interesse der ö.=u. Industrie empsohlene Auskunft ist nicht gut annehmbar 103. Man wünscht nämlich die Sähr für Rohstoffe und Halbsabrikate nach Ö.=U. zu ermäßigen; es sollen die Fertigprodukte durch billigere Material= beschaffung verbilligt und dadurch die Industrie im Donaustaate lebens= fähig gemacht werden. Das geht nun offenbar gegen die vitalsten Interessen der deutschen Fertigindustrie. Wenn etwa die Eisenzölle in Ö.=U. erniedrigt würden, die Maschinenzölle aber dieselben blieben, um erst einmal den ö.=u. Maschinenbau in die Höhe zu bringen, so würde natürlich die deutsche Industrie den Nachteil haben. Sie müßte

¹⁰⁸ Philippovich: S. 57: "Manche unserer Industriezölle können ermäßigt werden, so jene in der Gruppe der Eisenindustrie. Die Unternehmungen, welche Stabeisen, Bleche und Drähte erzeugen, sind gleich der Erzeuger des Roheisens heute von einer solchen Kapitalstärke, daß eine "Überrennung" durch deutsche Konkurrenz ausgeschlossen ist. (???) Es würde bald wohl zu einem Kartellvertrag kommen. Jede Ermäßigung der Preise für jene Produkte bedeutet aber für die eisenverarbeitende Industrie in Österreich eine Stärkung ihrer Stellung und dabei eine Erleichterung in den Bestingungen des Konkurrenzkampses." Phil. übersieht dabei jedoch, daß durch den Kartellvertrag eine Ermäßigung der Gisenpreise wohl schwerlich zustande kommen würde, zumal wenn die fremde Konkurrenz fortsiele! Wie schon im Tert hervorgehoben, ist dieser Vorschlag völlig unannehmbar: denn Deutschland ist nun einmal auch auf eine Gisenaussiuhr angewiesen. Bei Erhöhung der Außentarissäte würde sie jedensfalls gefährbet, da natürlich neutrale Länder Gegenmaßregeln ergreisen würden. Die Widersiandskraft der österreichischen Eisenindustrie gegen deutsche Einfuhr wird übrisgens von allen anderen Seiten energisch bestritten.

zusehen, wie die ö.-u. Konkurrenz durch die deutsche Einfuhr erst stark gemacht würde. Innerhalb eines wirtschaftlichen Zweibundes ist das nicht erträglich und dieser Weg ist also ebenfalls nicht gangbar. Es kann sich vielmehr sur die deutschen Interessen innerhalb des Zolls bundes nur um die einmalige oder staffelsörmige Ermäßigung sür eine große Zahl von Zöllen handeln. Das brauchte ja nicht in meschanischer Weise zu geschehen, sondern könnte durchaus individuell den Bedürsnissen sür die wichtigeren Zweige angepaßt werden. Gerade der Ansang dürste dafür aber entscheidend werden. Auf die erste Tarifrevision in diesem Sinne käme alles an. In einer Zeit würde das offenbar geschehen, wo die Mehrzahl der ö.-u. Gewerde ohnedies notleidend ist. Ob die ö.-u. Industrie dieser doppelten Gefährdung gewachsen ist, muß freilich sehr zweiselhaft bleiben. Aber wir nehmen ein prinzipielles Entgegenkommen für entscheidende Zollpositionen an.

Belches find unter der Voraussetzung einer folchen Bollermäßigung nun die Entwicklungsmöglichkeiten für die deutsche Industrie auf dem ö.=u. Markte? Natürlich kann es sich hierbei nur um Bahrscheinlich= feitsschlüsse handeln, die doch aber allseitig abgewogen werden müssen. Für manche Produkte würde wohl der ö.=u. Berbraucher den Borteil haben und der Markt sich erweitern, ohne daß eine Schädigung der dortigen Industrie zu erwarten ist. Ebenso sicher würde aber für eine große Reihe bon ö.=u. Gewerben ein folder Buftand gunächst ber= hängnisvoll werden. Gewiß nicht für alle, wie wir aus dem vorigen Rapitel deutlich ersehen haben, aber doch für einen großen Teil. Ob das ganze Shftem des künftlichen Schutes der ö.=u. Industrie überhaupt das Richtige ift, steht hier nicht zur Diskuffion. Schon darum scheidet die Frage aus, weil für praktische Zwecke die völlige Beseitigung diejes Shitems doch höchft unwahrscheinlich ift. Denn eine Reihe bon Industrien ist in D.-U. tatsächlich in ungunstiger Verfassung, vor allem durch die Transportverhältnisse, dann durch die teuerere Rohstoffbeschaffung, den vorwiegenden Rleinbetrieb, die Steuergesetzgebung und anderes mehr. Bir haben es bordem ausgeführt. Diese Dinge laffen fich nun aber nicht beseitigen, ohne tiefe Eingriffe in den ganzen Organismus. Auch dürfte in fehr vielen Fällen es durchaus an dem guten Willen zu einer Anderung mangeln. Es ist eben bestimmt da= mit zu rechnen, daß der Absatz vieler deutscher Produkte in D.-U. wesentlich größer werden würde, wenn die Bölle erniedrigt würden. Und zwar nicht so sehr etwa durch eine Erhöhung der Raufkraft der

dortigen Bevölkerung, als vielmehr auf Rosten der dortigen Andustrie selbst. Um ein Beispiel zu nennen, so würde vielleicht der Absatz deutscher Buchdruckmaschinen in D.-U. größer werden, weil die dortige Industrie nicht konkurrenzfähig ist: davon murde der österreichische Buchdruck den Vorteil haben und damit wohl auch der Albnehmer des Schlufproduktes. Dasselbe durfte die 3wischenzollinie bewirken, wenn anders nur die Zölle wirklich ermäßigt würden. Andererseits ist nun aber Voraussetzung eines sehr beträchtlichen Teiles der deutschen Ausfuhr gerade die Existenz und das Gedeihen von weiten Bebieten der ö.=u. Industrie selbst. Wenn alfo manche Gewerbezweige dort verkümmerten und auf deren Rosten ein Teil der deutschen Mehr= einfuhr stattfände, so müßte die Aussuhr anderer deutscher Industrien dadurch wieder leiden. Das würde vor allem die Industrie der Produktionsmittel betreffen. Es gilt von der Maschinenindustrie, der chemischen Industrie und einem Teile des Gijengewerbes. Die Ausfuhr dieser Industrien nach Ö.-U. hängt gerade von dem Fortbestehen und der Beiterentwicklung anderer 3meige der ö.=u. Gewerbe ab. Es wird die eine Ausfuhr wohl eine Bermehrung, die andere Ausfuhr aber eine Berminderung erfahren.

Die Wahrscheinlichkeit dieses Dilemmas für viele Zweige bleibt bestehen. Damit scheint mir selbst der Fall eines Wirtschaftsbundes mit ermäßigter 3wischenzollinie für die deutsche Industrie eine fehr zweischneidige Baffe zu sein. Zweifellos würden manche Zweige der deutschen Industrie dadurch gewinnen, wenn auch keineswegs in dem Umfange, wie man erwartet - wir haben früher oft genug darauf hingewiesen. Aber ebenso häufig würden manche andere 3weige da= durch verlieren - joweit eine wirkliche Berdrängung der ö.=u. In= duftric stattfände. Dabei wird die Raufkraft der Bevölkerung jelbst durch den Bezug billigerer deutscher Industrieartikel nicht meientlich gehoben werden. Denn die Preise für Lebensmittel, Wohnungen und andere Lebensnotwendigkeiten werden durch diese Bollerniedrigung gar nicht getroffen, würden mithin auch gar keine Ermäßigung erfahren. Die Lebenshaltung ist zunächst eine Funktion von Lebensmittelpreisen und Wohnungsmiete. Bon jenen, nicht von den Zöllen auf Industrieprodukte hängt also in erster Linie die negative Raufkraft der Bevölkerung ab, mährend die positive Raufkraft von der Höhe des Arbeitslohnes abhängig ist.

Auch hier würde als Wirkung des Zollbundes jedenfalls in sehr

vielen Fällen auf beiden Seiten eine starke Enttäuschung eintreten. Denn wie wir im vorigen Abschnitt an den einzelnen Industrien außzgeführt haben, sind es in erster Linie gar nicht die Säte des Zolltarifes, die die Höhe der Aussuhr bestimmt haben, als vielmehr ganz andere Berhältnisse, die tief in der ö.zu. Bolkswirtschaft verankert sind. Es ist bisher nur ein Teil der deutschen Industrie wirklich durch die Höhe der Zollsäte an einem stärkeren Absah nach Ö.=U. gehindert worden.

So erscheint mir also durch die bloße Ermäßigung oder teilweise Beseitigung der Bollsäte die ö.=u. Volkswirtschaft noch nicht so ge= stärkt zu werden, daß die Einschlagung dieses Weges sich ohne weiteres empfehlen möchte. Die Boraussehung des Bollbundes muß aber die Stärkung der ö.=u. Bolkswirtschaft jelbst sein. Für einzelne Zweige würde natürlich der Konsum sich ausweiten, die Preise mancher Waren niedriger werden. Durch billigen Bezug der Halbfabrikate konnte ein Teil der Erzeugung der Endprodukte billiger arbeiten. Man darf auf die Gifenfabrikation, die Er= zeugung von Chemikalien und anderes hinweisen. Dabei ist es nicht ein= mal gang sicher, ob die Preise der eingeführten deutschen Waren auch wirklich sinken werden. Denn bei Fortfall fremder Konkurrenz auf dem ö.=u. Markte werden die deutschen Fabrikanten die Preise so hoch als möglich halten, bor allem wenn die Kartelle dabei mitwirken! Der Konsum D.=Us. könnte wohl, aber mußte nicht den Vorteil da= von haben. Aber in der Hauptsache dürfte doch nur das Gegenteil eintreten: nämlich die Gefährdung der ö.=u. Industrie durch eine über= mächtige deutsche Konkurreng. Damit würde auf die Dauer der Borteil, den einzelne Zweige der ö.=u. Industrie zunächst hätten, jeden= falls aufgewogen durch die Berlufte, die andere erleiden mußten. Un der blogen Ausfuhr billigerer Halbfabrikate, die dann in D.-U. ihre Bollendung bekämen, kann aber der deutschen Industrie in ihrer Besamtheit durchaus nicht gelegen sein.

Mindestens das geht aus alledem hervor: die Stellung der deutschen Industric ist in dieser Frage durch aus keine eindeutige und einheitliche. Es dürsten leicht die Vorteile, die uns auf der einen Seite dadurch bereitet werben, wieder durch die Nachteile auf anderer Seite aufgewogen werden. Denn die Hauptsache für Deutschland ist eben die Gewinnung eines kaufkräftigen Marktes und die dauernde Erstarkung der ö.=u. Volks-

wirtschaft selbst. Das geschieht gewiß nicht durch die Mittel künstelicher Bevorzugungen, wie sie in der Doppelmonarchie bisher beliebt wurden: durch stete Zollerhöhungen, Staatssubbentionen, einseitige Tarismaßnahmen und ähnliches. Andererseits ist aber durch den bloßen Zollbund und die Zollerniedrigung an sich noch kein hinreichendes Mittel gegeben, um die künstigen Entwicklungsmöglichkeiten Ö.-Us. zu fördern. Auf diese kommt es allein an.

5. Freilich sollen nun gerade durch eine solche engere wirtschaftspolitische Annäherung beider Länder ganz neue Entwicklungsmöglicheteiten auftreten, die imstande seien, eventuell ungünstige Wirkungen wieder abzuschwächen und beiden Bolkswirtschaften auf die Dauer zu nutzen. An diese denkt man, darauf baut man im allgemeinen seine Erwartungen und verspricht sich eine wesentliche Hebung für die Industriebeider Länder. Bersuchen wir auch hier die Möglichkeiten miteinander abzuwägen.

Einmal kommt eine stärkere Durchführung der geographisch=nativ= nalen Arbeitsteilung und eine zwedmäßigere Spezialifie= rung der Produktion in Betracht. Es ließe fich das wohl jo einleiten, daß als Folge der Konkurrenz die Herstellung gewisser Waren in Ö.=U. unlohnend und darum auf diesen Gebieten ganz aufgegeben würde, auf denen die deutsche Industrie doch von vornherein überlegen sein muß. Un Stelle der aufgegebenen Barenproduktion wür= den dann im Donaustaate andere Industriezweige mehr leisten können. Für diese Zweige möchte die Vergrößerung des Marktes, von der so oft die Rede ist, wirklich nutbar gemacht werden. Es würde also eine Veränderung der Produktionsrichtung entstehen, wobei auch die ö.=u. Industrie sich mehr spezialisieren könnte. Auf manchem Gebiet war die dortige Industrie, wie wir gesehen haben, nur darum nicht leistungsfähiger, weil der eigene Markt zu klein ist und keinen hinreichenden Absat für Spezialmaren gestattet. Bie fehr die Größe des Absabes die Rosten verringert, ist im Unhange aus der Begenüberstellung verschiedener Produktionsbedingungen zu ersehen. Dieser oft ausgesprochene Sat hat gewiß seine große Berechtigung. Gin öster= reichischer Maschinenindustrieller sagte in diesem Sinne bon seiner eigenen Industrie 104: "Deutschlands Konkurrenz ist uns nicht ge-

¹⁰⁴ Politische Zukunft Deutschlands und Öfterreich-Ungarns, S. 90.

fährlich; denn es liefert uns nur meist solche Erzeugnisse, die wir selbst derzeit nicht herstellen, die wir auch in Zukunft im Falle einer Zollunion nur in bescheidenem Maße erzeugen dürften." Dieses Prinzip einer geographischen Arbeitsteilung und der gegenseitigen Ergänzung würde sich tatsächlich in manchen Zweigen durchsehen können.

Aber diese Ergänzung ist doch von vornherein an gewisse Grenzen gebunden. Denn die Spezialisierung würde in der Hauptsache, solveit Ö.=U. in Betracht kommt, auf Luzusgewerbe von künstlerischem Beschmad und auf gewisse landwirtschaftliche Industriezweige sich er= strecken. Diese hat man auch meist im Auge, wenn man von der Ber= größerung des Marktes spricht 105. "In der Glasfabrikation und in der Porzellanmanufaktur, in der Papierausstattung, Metallbearbei= tung und Textilbranche (?), ferner in der Gesamtheit der Bekleidung und der Mode, nicht zulett in der so blühenden Möbelfabrikation hat der stete Zufluß junger, wohlgeschulter Begabung eine außerordent= liche Belebung herbeigebracht." 3weifellos würde auf manchen Bebieten der hier genannten Industriezweige sich wohl noch preiswerter und mehr produzieren lassen als bisher, wenn der Absat sich erweiterte und mit mehr Kapital gearbeitet werden könnte. Auf letteres kommt es vor allem an. Tropdem vermöchten diese Zweige der Natur der Sache nach keinen völligen Ausgleich für fremde Ginfuhrerzeugnisse und die Paffibität der Sandelsbilang zu geben. Bir durfen den Bert diefer Spezialifierung gerade für D.=U. durchaus nicht überschätzen. Denn eine bloke Lurusproduktion bermag niemals einen Ersat für Massen= erzeugnisse zu liefern. Selbst wenn es gelingen sollte, einen Teil des Parifer Modegeschmackes nach Wien zu verpflanzen, würde doch der Gefamtwert der Ausfuhr darin nicht erheblich ins Gewicht fallen. Aber dieses selbst ist aus anderen Gründen sehr unwahrscheinlich 105a. Bewisse Grundindustrien jedoch, wie Eisen-, chemische und Textilinoustric werden auch künftig kaum in das Bereich einer völligen natio= nalen Arbeitsteilung fallen und von Ö.-U. kaum aufgegeben werden. Es wird sich also für die ö.=u. Ein= und Ausfuhr doch nur um relative

¹⁰⁵ Franz Servals zitiert bei Julius Wolf, S. 18.

¹⁰⁵ a Die Unschauung selbst ist reichlich naiv und vergißt nur die Kleinigkeit, daß die Pariser Mode einen sehr großen und komplizierten Apparat zur Voraussehung hat, der sich nicht ohne weiteres übertragen läßt und der überhaupt nur lohnt, weil die ganze Welt von Lissabon dis Petersburg, von Bukarest dis Glasgow Abnehmer dieser Schöpfungen ist.

Nebengewerbe, aber kaum um die großen Exportgewerbe handeln. Für Deutschland andererseits würde dadurch eine Anderung in der bisherigen Richtung seiner Produktion kaum hervorgerusen werden. Dazu ist der ö.=u. Markt der Natur der Sache nach nicht bedeutend genug, um für sich allein schon eine entscheidende Rolle bei der Ausfuhr zu spielen.

Andererseits vermag D.=U. der deutschen Industrie einen Ersat etwa durch stärkere Ausfuhr von Rohstoffen nun einmal nicht zu ge= währen. Denn es hat in noch erheblich stärkerem Maße einen Mangel an diesen als Deutschland. Von Leder und Säuten bezogen wir nur etwa 7 v. H., von Holz etwa ein Viertel aus Ö.=U., von Leuchtöl nur knapp ein Sechstel. Beides wird sich kaum sehr vermehren laffen. Unders würde es wohl mit den eigentlich bodenständigen Industrien, den Nahrungsmittelgewerben und der Holzbearbeitung stehen. Deren Produkte könnten künftig besonders auch in Ungarn in größerem Um= fange hergestellt und dann exportiert werden. Dabei ist freilich zugleich noch eine andere Alternative als höchst wahrscheinlich zu erwägen. Wenn nämlich eine stärkere Industrialisierung Ö.=Us. eintritt, wie es wohl anzunehmen und aus anderen Gründen sehr erwünscht ist, so würde jedenfalls auch die Ausfuhr der Rohstoffe, die wir bisher von dort bezogen haben, in erheblicherem Maße zurückgehen! Das Land würde zunächst diejenigen Industrien erhalten, für die es bodenständig ist: dazu gehören eben vor allem die ganze Holzindustrie und das Rahrungsmittelgewerbe. Die Ergänzung, die der deutschen Bolkswirtschaft daraus bisher zuteil geworden ift, würde dann bon felbst nachlaffen. Von der bisherigen Ausfuhr von Rohstoffen würde ein großer Teil dann jedenfalls im Lande selbst verarbeitet werden 106. Auch bezüglich der geographisch=nationalen Arbeitsteilung und der größeren Spe= zialisierung der ö.=u. Industrie scheint mir mithin das Ergebnis durch= aus ein zwiespältiges zu fein.

¹⁰⁶ Boraussichtlich würde die Frage der Holzaussuhr besondere Schwierigkeiten bereiten und von öfterr. Seite kaum erleichtert werden, da das Land die Bearbeitung selbst vornehmen möchte. Palhi, a. a. D., S. 23 meint: "Unsere Eisenerze sind billig zu gewinnen; sie werden jedoch zur Berarbeitung ins Ausland geschickt." Dabei handelt es sich bisher um eine Aussuhr von 5,6 Millionen Kronen, die nach Österreich geht! Es ist unersindlich, wie (Philippovich, Recht und Wirtschaft, Maihest 1915) "die Einsicht in die Größe der gemeinsamen Rohstoffproduktion dem Gedanken zur Unterstützung dienen kann, einen Wirtschafts-Zollverband zwischen beiden Monarchien zu bilden." Das Gegenteil ist der Fall.

6. Zweifellos könnte durch die deutsche Konkurrenz überhaupt ein frischerer Zug in die österreichische Industrie selbst gelangen, der durchaus segensreich wirken dürfte. Diese Konkurrenz wird darum von ge= wiffer Stelle direkt gewünscht. Das würde bor allem bon folchen Industrien zutreffen, die in Ö.-U. eine natürliche Überlegenheit haben und nicht nur durch staatlichen Schut aufgezogen find. Es wird bon einem nicht geringen Teil der Gewerbe wohl tatsächlich fo sein, wie das der schon erwähnte österreichische Maschinenindustrielle gesagt hat 107, "daß die Absperrung der Industrie in Österreich einen ge= wijfen Grad von Versumpfung zur Folge gehabt hat, daß jedes Streben nach Bervollkommnung des Betriebes erftorben fei." Dazu gehört Vergrößerung des Absabes und Vergrößerung des Betriebes, Auffuchen fremder Märkte und Zugänglichkeit für technische Fortschritte. Dazu gehört in weiterer Konseguenz eine Underung der Ravitalbeichaffung und der Rreditverhältniffe feitens der Banken, eine Beseitigung der Sonderbesteuerung, des Konzessionszwanges und anderes mehr. Es liegen alle diese Dinge ganglich auf dem inneren Gebiete der ö.=u. Volkswirtschaft selbst. Die Folge einer solchen Underung könnte sehr wohl eine Verbilligung der Waren und damit wiederum eine Steigerung des Absates sein. Davon hatten nicht nur die Abnehmer im eigenen Lande Borteil, sondern es kame schließlich auch der Bergrößerung der Produktion felbst zugute. Durch eine Boll= ermäßigung könnte alfo indirekt die Nachfrage und damit lett= hin die Produktionskraft des Landes erhöht werden. Das Freihandels= argument hat in dieser Beziehung nichts von seiner durchschlagenden Kraft verloren. Wir geben im Anhange I drei Schulbeispiele, die auf Angaben aus der Praxis aufgebaut find: fie zeigen, wie durch Berbilligung der Materialkoften und der allgemeinen Spejen bei Erhöhung des Absates die Produktion gegenüber dem bisherigen Zustande verbilligt werden fann. Dadurch konnte dann auch ohne Not eine Ermäßigung der Bollfäte eintreten. Diese Beispiele erscheinen beachtene= wert genug.

Ratürlich sind dabei stark widerstrebende Elemente zu überwinden, und zwar auf allen Gebieten der inneren Berwaltung, wie der bissherigen Lebensgebarung und der Produktionsgestaltung. An sich wird für diese Resormen ein Zollbund gar nicht nötig sein. Es genügte

¹⁰⁷ a. a. D., S. 90.

völlig eine moderne Anpassung der Bölle an die Bedürfnisse der ge= samten Volkswirtschaft, um schon durch die stärkere Ronkurrenz vielseitige Anregungen hervorzurufen. Ift aber zu dieser Anderung jener grundfählichen Boraussetzung Aussicht, ja auch nur die innere Möglichkeit für die Donaumonarchie borhanden? Oder werden dadurch nicht zunächst sehr ftarke Interessen geschädigt, die die neue Tendenz schwerlich aufkommen lassen und sie nach Rürze aufgeben werden? Ich wage es nicht zu entscheiden. Aber mir scheint die Aussicht dazu nicht sehr groß zu sein 108. Denn die Frage der berechtigten Intereffen und des nötigen Schutes ift in jedem einzelnen Falle ftrittig, wenn man wirtschaftliche Gesichtspunkte anlegt und nicht nur borübergebend politische Stimmungen ausschlaggebend fein läßt. Gine nun bald fünfzigjährige Erfahrung sollte uns indeffen darüber belehren, daß man nur unter gang besonders gunftigen Berhältniffen auf einen Boll verzichtet, wenn man einmal die Bahn der Schutzvollpolitik betreten hat! Ebenjo halte ich den geplanten allmählichen Abbau der Bollschranken, den man von der Zwischenzollinie erwartet, für gänglich illusvrisch. Wenn bisher die ö.=u. Industrie nicht allein hat bestehen können, fo ift fie bei einer berschärften Ronkurrenz, die Deutschland fünftig bereiten würde, und bei den industriellen Reubildungen der nächsten Zeit voraussichtlich dazu noch weit weniger imstande. Es scheint mir ein sehr ungewisser Bechsel zu sein, den man damit ausstellt. Die Reaktion aber gegen die Bollbehandlung würde später, wenn das politische Moment weniger stark mitspricht, sich dafür um so heftiger gel= tend machen. Doch das find schließlich alles Fragen der inneren Bestaltung der ö.=u. Verhältnisse, die ein Außenstehender nicht völlig übersehen kann. Nur sehr aussichtsvoll scheint mir der Gedanke der freiwilligen Übernahme einer größeren deutschen Konkurrenz gerade in O.=U. nicht zu sein. Vielleicht kommt es nur auf eine wirkliche Probe dabei an. Sie würde voraussichtlich von kurzer Dauer sein.

7. Eine weitere Möglichkeit ist durch die Hebung der Ausfuhr nach den Balkanstaaten und dem nahen Orient gegeben. Darin vornehmlich soll die oft erwartete Erweiterung des Marktes bestehen. Einmal könnten deutsche Waren direkt dorthin ausgeführt werden, in-

¹⁰⁸ Ctwas rätjelhaft Losch, a. a. D., S. 24: "Auf beiben Seiten gibt es weits blickende Wirtschaftskapitäne genug, um hierfür Formeln zu finden, welche ihre Spitzen nicht nach innen, sondern nach außen kehren."

dem wir durch Berbesserung der Transportverbindungen umgekehrt auch mehr Waren von dort beziehen. Andererseits würde dadurch, daß in Ö.-U. mehr deutsche Erzeugnisse verbraucht werden, dort Waren für den direkten Export nach dem Balkan freiwerden. Es müßte also die Richtung der ö.-u. Produktion sich etwas verändern und sich mehr den Bedürsnissen der Balkanvölker anpassen. Die zukünstige Entwicklung des Donaustaates weist ja unzweiselhaft nach dem Südosten. Und die Ausdehnung seines Absatzeiters, die das Land braucht, um billiger zu produzieren, soll wenigstens zum Teil dort gesunden werden. Wie steht es mit dieser Alternative?

In den letten Jahren vor dem Balkankrieg 1910/11 war die Ausjuhr der Balkanstaaten nach Deutschland größer als nach Ö.=U. (209 gegen 180 Mill. Mk.). Das ist ganz natürlich, da eben jene vor allem Landwirtschaftsprodukte ausführen, für die der deutsche Markt ungleich aufnahmefähiger ist als der ö.=u. 109. Dagegen war umgekehrt die ö.=u. Ausfuhr nach dem Balkan wesentlich größer als die deutsche (345 gegen 243 Mill. Mk.). Diese Handelsbeziehungen ließen sich wenig= stens, soweit die ö.=u. Ausfuhr in Frage steht, in stärkerem Maße weiterführen. Dadurch würde die ö.=u. Industrie eine Ablenkung ihrer Produktion und ihres Absates gewinnen, um im eigenen Lande den deutschen Produkten mehr Freiheit zu gewähren. Sie bermöchte ihren Produktionsapparat mit Rücksicht auf diesen Erport auszubauen. Das könnte fehr wohl die eine Wirkung eines Zollbundes fein, müßte es aber nicht. Denn man darf sich über die Aufnahmefähigkeit der Balkanländer doch keiner Täuschung hingeben 110. Die vier europäischen Balkanstaaten haben zusammen nur rund 22 Millionen Gin-

¹⁰⁹ Es betrug 1911 nach Lutacz bie Ginfuhr ber Balkanftaaten an Landswirtschaftsprodukten aus (in Millionen Mark):

	Bul= garien	Griechen= land	Rumä≠ nien	Serbien	Türfei	in§gefamt
Öfterreich=Ungarn	9,3	8,9	47,6	34,2	15,3	115,3
Dentschland	8,9	11,0	85,2	22,5	13,6	141,2

¹¹⁰ Es hatten vor dem Kriege Rumanien 7,6, Griechenland 4,5, Serbien 4,6, Bulgarien 4,8 Millionen Ginwohner. Es scheint mir darum eine volltommene Chimare, wenn Palhi, S. 63 meint, daß Deutschland für das, was es eventuell im Westen verliert, in Ungarn und auf dem Wege über Ö.-U. auf dem Balkan, in Kleinasien bis hinunter zum Persischen Golf Ersat finden würde.

wohner. Die europäische und asiatische Türkei zusammen dazu noch einmal 19 Millionen, aber doch nur von recht untergeordneter Raufkraft. Und auch die Balkanvölker entwickeln einstweilen nur eine sehr geringe Rachfrage, die fich mit der der westeuropäischen Staaten gar nicht vergleichen läßt. Gerade für die Gewerbezweige, in denen D.-U. seine spezifische Geeignetheit entfalten könnte, vermag der Balkan und der Orient eine stärkere Nachfrage nicht zu haben! Das dürfen wir nicht Die Entwicklungsmöglichkeiten sind hier wegen der geringen Bevölkerung schon nicht allzu erheblich. Außerdem kommt die Konkurrenz fremder Staaten hinzu. Deutschlands Ausfuhr nach den Balkanländern zusammen machte nur ein Viertel unserer Aussuhr nach Großbritannien aus. Fremde Kapitalien können freilich auch hier die Entwicklung sehr beschleunigen. Fürs erste wird wohl aber eine Geldgemährung an die Balkanländer von seiten Deutschlands und Ö.=Us. nicht sehr in Frage kommen: dazu ist die Kavitalkraft der euro= päischen Länder nach dem Kriege zu geschwächt und wird zunächst im eigenen Lande Berwendung finden. Biel eher konnen die Bereinigten Staaten als Geldgeber auf dem Markte erscheinen. Aber wir durfen diese Entwicklungsmöglichkeiten überhaupt nicht überschäten. Dazu fehlen im Orient einstweilen noch ganz andere Boraussetzungen. Ein Ersat für die zu erwartende deutsche Mehreinfuhr in die Monarchie kann die ö.=u. Mehrausfuhr nach dem Balkan aber überhaupt nicht jvhald merden 111.

8. Endlich bleibt für die Stärkung der ö.=u. Bolkswirtschaft eine größere Syndizierung und Kartellierung der Industric übrig, besonders im Zusammenhang mit den entsprechenden deutschen Kartellen und Syndikaten. Die Kartelle könnten sehr wohl eine gewisse Regelung der Absatzerhältnisse zwischen beiden Ländern vornehmen. Dadurch vermöchte bei einem Zollbund die ungünftige Gestals

111 Bisher fehlt es den Balfanftaaten auch an Kapital. Die Ausfuhr betrug insgefamt nach (in Millionen Mart):

	Bul= garien	Griechen= Land	Rumä= nien	Serbien	Türfei	insgejamt
Öfterreich=Ungarn	35,6	16,5	137,2	40,1	101,4	330,8
Deutschland	23,9	17,8	91,4	21,1	75,3	229,5

tung der ö.=u. Industrie durch eine Rayonierung und Gebietskartellie= rung ausgeglichen zu werden: den beiderseitigen Industrien wird ein bestimmtes Absatgebiet gewährleistet. Es ist kein Zweifel, daß dadurch die ö.=u. Gewerbe widerstandsfähig gemacht werden können, wenigstens joweit kartellierbare Baren in Betracht kommen. Solche internationale Kartelle bestehen bereits in größerer Anzahl. Speziell zwischen Deutsch= land und Ö.=U. gibt es jett schon eine ganze Reihe von Konventionen be= îtimmter Art ¹¹². Es seien genannt: das Kartell der Porzellansabri= fanten, das der Kravattenstoffabriken, das Hartsteingutkartell, Jute= fartell, Superphosphatkonvention und andere. Dazu kommen eine ganze Reihe von internationalen Kartellen, wie das der Seidenfärbe= reien, der Druckknopffabrikanten, der Glühlampenindustrie, das Ze= mentkartell, die Zinkkonvention, von denen jest schon entweder österreichische Betriebe allein oder zusammen mit ungarischen beteiligt sind. Ohne Zweifel würde die Zahl dieser Kartelle, Syndikate, Konventionen bei einer wirtschaftspolitischen Annäherung ganz erheblich zunehmen. Man hat darin direkt die Zukunft des wirtschaftlichen Zweibundes erbliden wollen, daß man sich durch Kartelle gütlich den Absatz gegenjeitig gewährleistet. Dadurch würde die Umklammerung der ö.=u. In= duftrie durch die deutsche abgewehrt werden. Ein Teil der Bedenken über die Konkurrenzgefahren möchte dadurch für die ö.=u. Industrie jelbst beseitigt oder doch stark geschmälert werden.

Aber es fragt sich, wie diese Eventualität auf die deutsche Industrie selbst zurückvirkt. Würde durch diese Syndikate und Kartelle eine Zunahme unserer Aussuhr stattfinden, würde wirklich ein Ersat für ans
dere Absamärkte eintreten? Das sieht doch sehr zweiselhaft aus. Mir
scheint vielmehr für alle die Industrien, wo solche Konventionen möglich sind, eine Steigerung des Absates nach Ö.-U. sehr unwahrscheinlich.
Das Gegenteil würde jedenfalls eintreten und der deutsche Absat im
ganzen eher darunter leiden. Denn die Kartelle würden auf eine Erhaltung der ö.-u. Betriebe hinauskommen, also kaum die Aussuhr dorthin vermehren helsen. Sie würden vor allem auch die Preise auf dem
ö.-u. Markte hochhalten. Dadurch verwöchte gewiß die deutsche Konkurrenz für die ö.-u. Industrie gemildert und eine Erhaltung der dor-

¹¹² Dauernd berichtet darüber S. Tichierschin Weltwirtschaftlichen Archiv; außerdem die Aufstellung bei Harms: Volkswirtschaft und Weltwirtschaft, S. 492. Palpi meint, (S. 68) daß "durch die Zollunion der Industrie Ö.-Us. mindestens ihr bisheriges Absatzeit fontingentiert werden muß"!!

tigen Betriebe erzielt zu werden. Aber gerade die Hebung des Absates und der Ersat für andere Aussuhren würde auf dem Bege der Karetellierungen kaum erreicht werden. Andererseits sind auch nicht alle Industrien gleich kartellierungsfähig: am allerwenigsten die Industrien der Fertigprodukte und der Spezialartikel, auf denen doch zum Teil die Stärke der deutschen Aussuhr und die Schwäche der ö.su. Industrie beruht 113. Es ist also dieser Gedanke gerade vom Standpunkte der deutschen Industrie ebenfalls eine zweischneidige Waffe, deren Wirskung durchaus eine negative sein dürfte.

9. Das sind wohl in Kürze die Entwicklungsmöglichkeiten, die man bei einem näheren Zollbund mit einer Zwischenzollinie bzw. aus einer Borzugsbehandlung bei prinzipieller Erniedrigung der Bollfätze für die deutsche Industrie erwartet. Wenn man versucht, das Für und Wider, das Plus und Minus vorsichtig miteinander abzuwägen und die realen Faktoren in Rechnung zu ziehen, so ergibt sich nirgends ein reinliches Resultat, das einen deutlichen Fortschritt für die deutsche Industrie darstellte. Bielmehr tritt einer möglichen Befferstellung hier eine wahrscheinliche Schlechterstellung dort gegenüber. Vor allem aber ist dies mit allem Nachdruck scharf zu betonen: die Änderung der Handelspolitik allein gibt noch gar teine Mittel für eine innere Sebung der ö. = u. Bolts = wirtschaft selbst. Auf diese kommt es aber in erster Reihe ent= scheidend an: Stärkung des ö. = u. Marktes, Steigerung der Bedürfnisse der Bevölkerung, Erhöhung der Produktivkräfte des Landes, Bermehrung der Rapi= talien in den dortigen Gewerben und hebung der Leistungsfähigkeit der ganzen Bolkswirtichaft. Das ift das Gesamtinteresse der deutschen Industrie. Im Berhältnis gu diesen Momenten ist die Frage des Wirtschaftsbundnisses in der einen

¹¹³ Ühnlich wie Philippovich tritt auch Palhi für Ermäßigung der Eisenzölle ein. Er benkt dabei vorzugsweise an die Kartelle (S. 31). "Die Eisenindustrisellen Deutschlands und Ö.-Ns. treten in ein Syndikat mit der Bestimmung, daß sie mindestens die disherigen Absagebiete auch für den Fall der Zollunion gegenseitig sichern." Dann würden aber voraussichtlich die Preise nicht nur dieselben bleiben, sondern bis zur Höhe des Außenzolles steigen! Eine andere Möglichkeit sehe ich hier so wenig wie bei Philippovich: bisher sind nirgends die Konsequenzen der Maßenahmen bis zu Ende gedacht.

oder anderen Form von relativ untergeordneter Bedeutung. Auch die Frage der Borzugsbehandlung tritt demgegenüber ganz zurück.

Es bleibt für Ö.=U. ein Hauptproblem seiner wirtschaftlichen Zu= funft, die Berichiedenheit und Berichiedenartigkeit in der Rulturhöhe der einzelnen Bevölkerungsgruppen auszugleichen. Die einzelnen Landestrile verhalten sich bezüglich Konsumfähigkeit und Rreditwürdigfeit gänzlich verschieden. Weite Gebiete sind volkswirtschaftlich, sowohl was Intensibierung der Betriebe als auch Zahlungswesen betrifft, noch arg rückständig. Sie haben eine durchaus extensive bedürfnisloje Kultur. Im allgemeinen sind die deutschen Landesteile weit vorgeschrittener als die übrigen. Um nur eins zu erwähnen, so wer= den in Krain, Gört, Fitrien nur knapp 10 v. S., in Galizien, wo über ein Biertel der öfterreichischen Bevölkerung wohnt, nur 5 v. H. der Bevölkerung zur Personaleinkommenfteuer herangezogen, in Riederösterreich dagegen 42 v. H. Auf letteres entfällt über zwei Fünftel des Nettoeinkommens von gang Österreich, obwohl es nur ein knappes Uchtel der Bevölkerung umfaßt. In Galizien aber entfällt auf eine über doppelt so große Bevölkerung nur knapp 8 b. H. des Einkommens 114. Diese Gegenfätze sind weit größer als etwa in Deutschland. Darum ist die Stärkung der Rachfrage und Sebung der Produktivkräfte inner= halb des Rahmens, der nun einmal durch die Naturbedingung**en** der ö.=u. Volkswirtschaft gegeben ist, die erste Voraussehung, um über= haupt einen größeren Markt für die Industrieprodukte entstehen zu laffen. Berschiedene Bege können zu diesem Ziele führen. Der Bollbund an sich vermag dazu nicht allzuviel beizutragen. Dabei sind wirtschaftliche und wirtschaftspolitische Borgänge zu= nächst scharf zu scheiden. Es kann durchaus eine wirtschaftliche Unnäherung und gegenseitige Befruchtung der Bolkswirtschaft stattfinden,

114	Œ2	betrug	
	હજ	verrug	٠

	Höhe des Netto= cinfommens		Zahl der	Zenfiten	Zahl der Bevölferung		
	Mill. Kr.	= ⁰ / ₀	in Taufend	0/o	in Mill.	= ⁰ /o	
Rieder = Öfterreich Steicrmarf Böhmen Mähren Galizien überhaupt	2437,6 288,9 1326,1 428,3 492,1 5960,6	42,3 4,9 21,6 7,0 7,9 100	538,2 66,6 376,8 126,8 124,0 697,4	34,8 5,6 24,4 8,2 8,0 100	3,54 1,44 6,78 2,63 8,03 28,57	12,4 5,1 23,7 9,2 28,1 100	

vhne daß sie in einer handels politisch bestimmten Form sich zu äußern brauchte. Es handelt sich eben um innere Borgänge Ö.-Us., bei denen Deutschland sehr wohl mitzuwirken vermag, ohne schon einen wirtschaftspolitischen Zweibund zu bilden. Es sind folgende drei Gebiete, auf denen die innere Umgestaltung zu erfolgen hätte:

I. Zunächst eine Intensivierung der Landwirtschaft. Bor allem Ungarn hat noch eine sehr extensive Landwirtschaftskultur. Es produziert bisher nur $12^{1/2}~\mathrm{mz}$ pro Hektar gegen $19^{1/2}$ in Deutsch= land. Da es den besten Weizenboden der Welt aufzuweisen hat, so fönnte das Land bequem das Doppelte seines bisherigen Ertrages her= vorbringen. Und ähnlich steht es mit Österreich, das trot besserer Bodenqualität in allen Landesteilen hinter dem deutschen Ertrag zurückbleibt. Obwohl das Ackerland zusammen größer ist als das in Deutschland, ist der gesamte Ernteertrag infolge der extensiven Be= wirtschaftung wesentlich kleiner 115. Charakteristisch ist vor allem, daß der Ernteertrag in den letten 30 Jahren nur eine geringfügige Bunahme zeigte, während in Deutschland die Intensitätssteigerung eine fehr bedeutende, befonders im letten Menschenalter, gewesen ift. Die bulgarische und serbische Landwirtschaft ist intensiver und ertrags= fähiger als die ungarische und zum Teil sogar als die österreichische. Auch die Rinder= und Schweinezucht der Doppelmonarchie beträgt nur zwei Drittel der deutschen. Un dem Bollschut liegt es gewißlich nicht.

Freilich bedingt der Übergang zur intensiven Kultur eine völlige Underung der Agrarversassung und der Arbeiterverhältnisse auf dem Lande. Besonders eine stärkere innere Kolonisation und Beschränkung

115 Es betrug in Millionen Stud:			
Dentschland	Öfterreich	llugaru	ÖU. zufammen
Pferde 4,5	1, 8	2,0	3,8
Rinder 20,2	9,2	6,2	15,4
Schweine 21,9	6,4	6,4	12,8
Schafe <u> 5,8</u>	2,4	7,7	10,1
52.4	19.8	22.3	42.1

Rur in ber extenfiven Schafzucht ift Ungarn Deutschland überlegen — fein gutes Zeichen. Es betrug in Millionen:

	Anbau= fläche	Weizen	Roggen	Gerfte	Hafer	Kartoffeln	Landwirtsch. Bevölk.
	ha	t	t	t	t	t	Perfonen
Deutschland	35,5	4, 3	11,6	3,5	8,5	50,2	9,9
Österreich .	18,1	1,9	2,9	1,7	2,4	12,5	8,2
llngarn	14,4	5,0	1,3	1,6	1,1	6,0	6,1

des Großgrundbesitzes ist Boraussetzung für den Übergang zu einer intensiveren Bewirtschaftung. Die starke ö.-u. Auswanderung stammt vor allem aus den Gebieten des Großgrundbesitzes. In den letzten fünf Jahren (1909—1913) sind $^5/_4$ Millionen Menschen ausgewandert, zu gleichen Teilen aus Österreich und aus Ungarn, von denen doch nur eine Biertel Million wieder zurückgekehrt sind. Die bloße Saison-auswanderung betrug in den letzten Jahren über 300 000 Menschen. Dieses Menschenmaterial könnte für die ö.-u. Bolkswirtschaft selbst nutbar gemacht werden, wenn die Agrarversassung und damit die landwirtschaftliche Beschäftigung geändert würden. Dadurch würde auch die Kaufkraft der Bevölkerung und ihr Einkommen wesentlich gehoben werden und die Industrialisierung würde ein schnelleres Tempo einschlagen können. Denn der Wanderungsverlust ist immer ein Zeichen dafür, daß das Land diese Menschen nicht zu beschäftigen und zu ersnähren vermag.

Wenn etwa die dortige Landwirtschaft auf die Sohe der deutschen Intensität gebracht wird, muß nun freilich mit einer Ausfuhr ö.=u. Agrarprodukte gerechnet werden 116. Denn es scheint mir unwahr= scheinlich, daß das Land jemals die industrielle Höhe Deutschlands zu erreichen bermag, weil dazu die beiden Grundboraussetzungen, Rohle und Gifen, eben fehlen. Dann würde aber die landwirtschaftliche Überschufproduktion im eigenen Lande nicht mehr Verwendung finden können. Mit dieser Alternative wird man rechnen mussen. Zwar dürfte durch diese Intensivierung der Landwirtschaft die Aufnahmefähigkeit für deutsche Industrieprodukte steigen. In demselben Mage müßte aber auch das Exportbedürfnis der ö.=u. Landwirtschaft zunehmen. Wenn dadurch Deutschland seinen landwirtschaftlichen Bedarf in stärkerem Maße aus Ö.-U. selbst becken könnte, so würden damit die agrarischen Intereffen Deutschlands sofort auf den Blan gerufen werden. Ihnen ist ja das Zollbündnis nur darum genehm, weil eben Ö.=U. in letter Zeit keine landwirtschaftlichen Produkte exportiert hat. In dem Mo-

¹¹⁶ Bei einem gleichen Ernteertrag wie Deutschland würde Ö.-A. zusammen eine Getreidemenge von 26,9 Millionen Tonnen statt von 17,9 haben (Beizen 11,8 statt 6,9; Roggen 5,9 statt 4,2; Gerste 4,8 statt 3,3; Hafer 4,4 statt 3,5; Kartossella 29,5 statt 18,5). Deutschland hatte zusammen 27,9 Millionen Tonnen. Bon Brotgetreide erzeugte Deutschland bisher 16 Millionen Tonnen, Öfterreich-Ungarn bisher nur 11,2, während es bei gleicher Intensität 17,7 haben könnte. Gine kurze Darstellung über die Entwicklung der österreichischen Landwirtschaft bei Schüller, a. a. D. S. 3-7, bei dem sich aber die obigen Berechnungen nicht sinden.

mente, wo durch deutsches Kapital und deutsche Technik, durch Verswendung von Düngemitteln und stärkerer Biehwirtschaft sich das änsderte — und gerade diese Anderung ist nötig, um den ö.su. Markt überhaupt aufnahmefähig für deutsche Industrieprodukte zu machen — verliert für die deutsche Landwirtschaft das Bündnis seine Bedeutung und würde eine Gegenbewegung hervorrusen. Auch diese Alternative ist sehr zu bedenken.

II. Sodann handelt es sich um eine Rapitalinvestierung der österreichischen und ebentuell auch der ungari= schen Industrie. Beide leiden an einem starken Kapitalmangel und einer noch wesentlich kleinbetrieblichen Produktionsart, also an einer rückständigen und extensiven Betriebsweise. Die Sohe des Aktienkapitals der dortigen Gesellschaften beträgt nur ein Drittel des deutschen (5,71 Mill. Mf. gegen 17,14 hier 117). Es ist von ungarischer Seite . (Balhi) mit Recht hervorgehoben worden, daß für eine günstigere Bestaltung dieser Verhältnisse beider Königreiche eine wesentliche Befruchtung mit Kapital stattfinden musse. Und zwar würde es in der Sauptsache deutsches Rapital fein, das hier Berwendung finden jollte 118. Ob nach dem Kriege dazu freilich die Möglichkeit borhanden ift, mag dahingestellt bleiben. Abgesehen von der absoluten Rapital= knappheit wird jedoch in Europa allenthalben der Zinsfuß jehr hoch und infolgedessen der Produktivkredit teuer sein. Am allerwenig= sten könnte natürlich, was man von ungarischer Seite vorgeschlagen hat, eine Berzinsung von nur 3 v. H. gewährt werden. Unter dieser Boraussetzung wird überhaupt kein Kapital nach D.-U. kommen. Eine künftige Rapitalintensibierung ist aber auch notwendig, um die Rauffraft der ö.=u. Bevölkerung weiter zu heben. Das wäre ichon äußerlich wegen der Paffivität der Handelsbilanz gegenüber Deutschland erforderlich. Denn durch eine stärkere Ginfuhr von deutschen Industrieerzeugniffen mußte natürlich diese Baffivität noch zunehmen, wenn nicht gleichzeitig außer der Bebung der agrarischen Ausfuhr ein Rapitalimport stattfindet. Es ist die unerläßliche Bedingung

¹¹⁷ Zahl der Attiengefellschaften (1912):

Österreich . 780 mit 3 550 Mill. Mt. = 4,5 Mill. Mt. Durchschn.

¹¹⁸ Ungarn hat bei 5 Milliarden Schuldverschreibungen nur 263 Millionen, b. f. 5 v. H. im eigenen Lande untergebracht: darum die hohen Zinsfäte!

dafür, daß überhaupt der ö.=u. Markt aufnahmefähig für deutsche Industrieprodukte wird: daß deutsche Banken dort sich niederlassen und
die Kredit= sowie die Kapitalverhältnisse bessern. Alle schönen politischen Bünsche, alle Maßnahmen der Berwaltung und alle Anderungen der Zollsäße bleiben solange illusorisch, bis nicht diese Grundbedingung geschaffen ist. Erst dadurch werden weitere und neue Entwicklungsmöglichkeiten gegeben. Es ist aber auch dringend eine Resorm
der gesamten Kreditverhältnisse nötig. Denn das Zahlungswesen liegt
in vielen Teilen des Staates so ungünstig, daß die Aussuhr dahin erschwert, ja unmöglich gemacht wird. Berkürzung der Kredit=
fristen kommt in vielen Fällen einer Zollermäßi=
gung gleich, ja übertrifft sie womöglich.

Allerdings bleibt nun hierbei gerade für die Frage eines Boll= bündniffes bzw. einer Zollermäßigung noch eine große Schwierigkeit übrig, die wir wiederum ins Auge fassen mussen. Gerade die Bedingungen für eine stärkere Rachfrage nach deutschen Industrieprodukten auf dem ö.=u. Markte find einer wirtschaftspolitischen Unnähe= rung hinderlich. Falls in stärkerem Maße ein deutscher Kapitalexport stattfinden sollte, um so mehr dürften wahrscheinlich die schutzöllne= rischen Tendenzen in der Monarchie zunehmen 119. Das Kapitalinter= esse wird nämlich so fort eine hohe und sichere Verzinsung verlangen. Die kann beim Schutzoll weit eher garantiert werden, als wenn deutsche Ronturrenz die österreichische Industrie bedrängt und deren Renta= bilität herabdrückt. Diese Konsequenzen muß man ohne Bedenken sich klarmachen, wenn man nicht ein Pferd vor und eines hinter den Wagen spannen will. Mit einem steigenden Schutz und Rartellierungs= bedürfnis der ö.-u. Industrie wird man zu rechnen haben. Anders kann man fich aber überhaupt eine Steigerung der Nachfrage nach deutschen Industrieprodukten gar nicht vorstellen, als daß diese erste Bedingung eines berftärkten Rapitalexportes erfüllt werde. Dann muß man aber auch die Konfequenzen eines verstärkten Industrieschutes in Kauf nehmen. Die bloß formelle Zollpolitik vermag darin nur das allerwenigste.

¹¹⁹ In Ungarn hatte eine starke Industrieförberung durch den Staat stattgefunden, die sich auf Geschartikel III vom Jahre 1907 stüht. Für die 10 Jahre 1907/17 sind in Ungarn allein die Neugründungen von 438 Fabriken mit 750 Mill. Kronen Uktienkapital vorgesehen, von denen der Staat 125 Mill. Kronen beiskeuert; vgl. Lukacz, a. a. O. S. 8.

Für Ungarn kommt noch das spezielle Problem hinzu, daß es Berwendung seiner ländlichen Überschußbevölkerung im eigenen Lande suchen muß. Das kann einmal durch die innere Kolonisation geschehen, sodann aber durch weitere Industrieförderung, die wieder einen ershöhten Schutz hervorrufen wird. Darüber helsen die besten politischen Stimmungen nicht hinfort.

Intensivierung der Landwirtschaft und Kapitalinvestierung der Industrie allein vermögen die Rauftraft der Bevölkerung zu heben und die Nachfrage nach deutschen Industrieprodukten zu berstärken. Allein durch diese beiden Momente kann ein Aktivsaldo geschaffen werden, der sich bei der Handelsbilang in einer stärkeren Ginfuhr von Industrieprodukten umsett. Durch erstere wird die Möglichkeit der Ausfuhr landwirtschaftlicher Produkte, durch lettere die Stärkung des inneren Marktes bewirkt werden. Beides kann sich in eine vermehrte Wareneinfuhr aus Deutschland umseten. Sebung der Schulbildung und der Arbeiterklasse im gangen mussen aber ferner hinzukommen, um das Biel zu erreichen. Gine ungebildete, bedürfnislose Bevölkerung vermag keine dauernde Nachfrage zu entfalten. - Für die Berringerung der Produktionskoften und die Erhöhung der Absatmöglichkeit bleibt schließlich als drittes Moment, die Besserung der Transportver= hältniffe in die Sand zu nehmen: Anschluß der Ausfuhrwege an das innere Bahnnet, Ranalifierung der Fluffe, Ausbau des Gifenbahnnetes. Berbilligung der Tarife. Dadurch laffen sich die Preise in der Donaumonarchie überhaupt gunftiger gestalten; das durfte dann auf die Produktion und Konsumtion in gleicher Beise anregend zurückwirken. Durch die Verbesserung des Transportwesens vermöchte am ehesten ein Teil der sonst ungunstigen Produktionsbedingungen des Landes aufgehoben zu werden. Die Behauptung "von dem wesentlich erweiterten und gesicherten Markt" bleibt solange unerfüllt, bis nicht der Transportradius sich erweitert. Transportverbesserung bedeutet immer Produktionsverbilligung. Auch hierzu ist natürlich Rapital not= wendig, an dem sich deutsche Interessen beteiligen könnten. Aber wie sich schon an dem Beispiel Englands gezeigt hat, geben nun einmal Rapital= und Exportintereffen nicht Sand in Sand. Bas dem einen sin Uhl, ist dem andern sin Nachtigall. Jener wünscht gesicherten Profit eventuell mit Hilfe von Schutzöllen und Kartellen, diefer wünscht möglichst freien Absahmarkt und Bollermäßigung. Beide Intereffen stehen, wie mir scheint, in einem inneren Begensat zueinander.

Die Bedingungen, um die ö.su. Bolkswirtschaft zu heben, sind auch die Bedingungen zur Hebung der deutschen Ausfuhr und der Sicherung eines Absamarktes für die deutsche Industrie. Aber gerade diese Besdingungen sind offenbar einem Zollbündnis beider Länder, wenigstens für die nächste Zukunft, nicht günstig, da beide gegenseitigen Interessen sich nicht miteinander vertragen. Und doch kann nur auf jene Weise eine Hebung der ö.su. Bolkswirtschaft erfolgen, die auch ein starkes Interesse der deutschen Industriekreise ausmacht.

10. Nicht um die Fragen der privaten Interessen von einzelnen Gewerben handelt es sich bei diesen Erörterungen, sondern um die Hervorhebung allgemeiner Richtlinien, soweit die deutsche Industrie davon berührt wird. Die Orientierung wird nur eine vorläusige sein können, weil im Grunde alles von der Art der Friedensbedingungen und der territorialen Anderungen abhängt. Allerdings ist es notwendig, daß man stets die Gesamtheit der deutschen Industrie überschaut und nicht, wie es bisher meist geschehen ist, bei einzelnen herausgegriffenen Beispielen stehenbleibt. Bei den komplizierten Bershältnissen, die hier überall vorliegen, werden ohnedies noch sehr sorgiame Enqueten und Einzeluntersuchungen notwendig werden 120. Wir geben darum auch diese Zusammenfassung nur mit allem Borbehalt.

Das Ergebnis ift für die deutsche Industrie im ganzen wie im einzelnen durchaus zwiespältig. Entsprechend ist es auch das Interesse an dem Zustandekommen einer wirtschaftspolitischen Annäherung. Man wird darum bei dem künftigen Vorgehen doppelt vorsichtig sein müssen. Wenn das eigentliche Problem die dauernde Stärkung der ö.=u. Volkswirtschaft und die Sicherung eines kaufkräf=

¹²⁰ Der Verband jübdeutscher Baumwollwarenverbraucher satte Juni 1915 folgenden Beschluß: "Es möge der Verband deutscher Baumwollgarn-Verbraucher eine geeignete Persönlichkeit mit der Aufgabe betrauen, bezüglich der Einfuhr von Baumwollgarnen aller Art aus Ö-l., wie für die Einfuhr der daraus hergestellten Fabrikate an rohen, bunten und veredelten Geweben, Zwirnen und Garnen, Trifotgeweben und Strickwaren aus Österreich nach Deutschland und umgekehrt das nötige Material über den vor dem Kriege bestandenen Austausch nach Mengen und Werten, über die Bedingungen, unter welchen in beiden Staaten die Industrie in bezug auf technische Leistungssähigkeit, Löhne, steuerliche und soziale Belastung, Bezug der Kohstoffe und Hilfsstoffe, Jinssuß, Organisation des Absahes usw arbeitet, zu sammeln und als Dentschrift mit bestimmten Vorschlägen den angeschlossenen Verbänden unterbreiten."

tigen Absamarktes bleibt, dann rückt die Frage des zollpolitischen Zusammenschlusses überhaupt an die zweite Stelle. Für jene Hauptsprobleme kommt es vielmehr auf ganz andere Dinge an. Man hat bisher meist viel zu einseitig nur die Frage des Zolltarises bzw. der Borzugsbehandlung in den Bordergrund gestellt. Dieses Urteil besdarf an der Hand der Tatsachen einer Revision und Ergänzung. Wir haben bei der Darstellung der einzelnen Gewerbe und ihres Absahes nach D.-U. zur Genüge gesehen, daß diesen anderen Momenten durchsaus der Haupteinfluß zuzuschreiben ist. Die ganze Zollfrage spielt heute überhaupt nicht mehr die Rolle wie noch vor einem Menschenalter. Hoher Joll hat die Entwicklung des deutschen Absahes für viele Geswerbe durchaus nicht gehemmt; andererseits ist trop relativ niedriger Zölle der ö.-u. Markt für manche Produkte nicht aufnahmesähig gesworden. Es kann auch nicht anderes sein.

Denn in der Reihe der Produktionskosten und Produktionsbedin= gungen ift eben der Boll immer nur ein Moment neben anderen, die zusammen schließlich den Ausschlag geben. Dazu gehört die ganze verwaltungsmäßige Behandlung der fremden Einfuhr, die Sohe der Eisenbahnfrachten und deren jeweilige Anwendung, die Bevorzugung einheimischer Waren auf Rosten der deutschen seitens der Behörden. Bor allem auch die Zahlungs-, Kredit- und Transportverhältnisse des Landes spielen in ihrer Gesamtheit mindestens eine ebenso große Rolle wie die Bollfate. Gine durchgehende Befferung in all diesen Beziehungen bermag das Ungunftige in anderer Beziehung mindestens auszugleichen. Namentlich die Zahlungsverhältnisse, die bekanntlich in Ö.=U. wegen des unausgebildeten Kredites noch sehr viel zu wünschen übrig laffen, find von großem Einfluß. Eine Verkürzung der Zahlungs= fristen, das wurde oben schon gesagt, kommt einer Zollherabsetung oft mindestens gleich. Auch durch die Frachtenpolitik der Gisenbahn läßt sich die Zollpolitik zum guten Teile kompensieren. Diese springt nur weit mehr in die Augen und wird darum weit mehr Gegenstand der öffentlichen Diskuffion als jene anderen Momente. Sollte aber cine zollpolitische Annäherung in Ö.-U. etwa eine Schädigung der dortigen Industrie hervorrusen, so wird in dem Donaustaate eine starke wirtschaftliche Reaktion einseten. Sie dürfte in allen den hervorge= hobenen Momenten sich Geltung verschaffen auf Kosten der bevorzugten deutschen Ginfuhr. Auch das Umgekehrte für Deutschland liegt im Bereiche der Möglichkeit, daß man die Bevorzugung auf der einen Seite

durch Benachteiligung auf der anderen wieder auszugleichen sucht. Das hat sich schon früher oft genug bei dem Widerstand der Behörden besmerkdar gemacht und würde dann von neuem stärker hervortreten. Das Gewicht der zentrisugalen Kräfte in einem Staatswesen ist niesmals zu unterschätzen. Besonders in einem Staate wie Ö.su. ist damit von vornherein zu rechnen. Diese wirtschaftliche Reaktion aber müßte weit ungünstiger wirken und würde die vorübergehenden Vorteile, die wir eventuell sonst erhalten, wieder aufheben. Auch diese Entwickslungsmöglichkeit ist durchaus im Auge zu behalten und diese Alternative ist von vornherein in Erwägung zu ziehen, wenn man weitzichtige Realpolitik treiben will. Politik ist nun einmal nur die Kunst des Möglichen.

Das Schwergewicht für eine wirtschaftliche Unnäherung, von der die deutsche Industrie wirklich auf die Dauer und ohne die Besorgnis von Rückschlägen Vorteile hat, liegt nicht so sehr in zollpolitischen Magnahmen, als vielmehr in Reformen der inneren Berwaltung D.=Us.: Steuergesetzgebung, Magnahmen der Transport= und Kon= zeifionspolitik, allgemeine Schulbildung und Bebung der Arbeiterbevölkerung und ähnliches. Vornehmlich aber werden Umgestaltung der Agrarverhältnisse und stärkere Kapitalinvestierung in Industrie und Landwirtschaft, sowie Sebung der Kredit= und Zahlungsverhältnisse die Grundlagen einer weitschauenden Wirtschaftspolitik bilden muffen. Un all diesen inneren Verhältnissen kann der Natur der Sache nach die äußere Zollpolitik nur fehr wenig andern. Auf jene Ginfluß auszuüben, kann nur die freie Entichliegung der führenden Schichten der beiden Nachbarftaaten felbst fein. Deutschland wird in vielen Beziehungen das Beispiel geben können, wird vor allem mit seiner Kapital= kraft zu Hilfe kommen können. Aber das übrige muß von der dortigen Bebolkerung allein ausgehen.

Unter diesen Umständen wird schon die allgemeine Frage, die uns hier beschäftigt, etwas anders lauten, als bisher meist angenommen wurde: Auf welche Weise werden am besten dauernde Garantien gegeben, um die ö. su. Bolkswirtschaft zu stärken, um wirtschaftliche Reibungen zwischen den beiden Ländern in Zukunft möglichst zu vermeiden und um damit der deutschen Industrie erleichterten Uhsatzu verschaffen? It von den eingangs erwähnten fünf Formen die eine oder die andere dazu besonders geeignet? Das ist

zum Schluß noch einmal ganz vorurteilslos zu erörtern. Dabei scheidet die Frage der völligen Zollunion aus den Erörterungen einstweilen gänzlich aus und bleibt der Zukunft überlassen.

Ein näherer Bollanschluß, sei es in der Form der Zwischenzollinie bei gemeinsamem Außentarif, oder in der Form der prinzipiellen Borzugsbehandlung auf beiden Märkten, würde wirtich aftlich durchaus das nicht zu halten vermögen, was es auf den ersten Anblick verspricht. Die-Enttäuschung darüber müßte sehr bald und zwar auf beiden Seiten eintreten. Sie sollte man sich lieber ersparen. Denn eine Reihe von Voraussetzungen, von denen man stillschweigend da= bei ausgeht, trifft eben nicht zu. Diese notwendige Enttäuschung würde sich in einer starken wirtschaftlichen Reaktion fühlbar machen, die auf die deutsche Industrie nur schädlich wirken könnte. Db ein solcher Rückschlag politisch erwünscht ist, lasse ich dabei ganz dahingestellt. Es ist aber nötig, von bornherein auf diese Aussicht hinzuweisen und über augenblickliche und vorübergehende Borteile deutscherseits diese pfnchologischen Momente nicht zu übersehen. Nicht empfehlenswert muß vollends ein Plan erscheinen, der auf einen Zeitraum von 50 bis 60 Jahren eingestellt ist. Man würde die fünftigen zwei Generationen dadurch an ein vorgeschriebenes Schema binden, das für fie höchst= wahrscheinlich gar nicht mehr passen wird. Die Boraussetzung, daß in einem solchen Zeitraume die politische Konstellation sowie die Besinnungen der Bevölkerung, der wechselnden Regierungen und der Parlamentsmehrheiten immer die gleichen bleiben werden, ist an sich nicht anzunehmen. Die wirtschaftlichen Berhältniffe werden sich in einem solchen Zeitraum prinzipiell nicht minder andern als in dem verfloffenen halben Jahrhundert. Ich will von der formellen Schwierigkeit dabei gang absehen, die ein Bollbund der drei vereinigten Staaten bereiten mußte. Nur kurz ist darauf hinzuweisen, daß die Bewegungsfreiheit gegenüber anderen Ländern dadurch nicht erleichtert, sondern gang wesentlich erschwert wird, da nun einmal die konkreten Berhältnisse in beiden Ländern jo gänzlich verschieden liegen. Zeder Kontrabent muß bei einem Zollbund noch auf die Bedürfnisse der Industrien der beiden anderen Länder Rücksicht nehmen, deren Interessen doch mesent= lich auseinandergehen. Der Bund würde beim Abschluß von fünftigen Handelsverträgen eine außerordentliche Schwerfälligkeit an den Tag legen, wenn man an die langwierigen Borbereitungen eines Sandels= vertrages im eigenen Lande denkt. Doch von alledem mag billig abgesehen werden. Wenn das Ziel sonst lohnt, könnten und müßten alle diese Fährnisse und Schwierigkeiten überwunden werden.

Aber der positive Gewinn würde, wie die konkreten Auseinandersetzungen zeigen, für beide Teile weder durch den Bollbund mit 3mi= schenzollinie noch durch die prinzipielle gegenseitige Borzugsbehand= lung groß genug sein. Dem möglichen Gewinn auf der einen Seite steht ein wahrscheinlicher Berluft auf der anderen Seite gegenüber, folvohl bezüglich des direkten Austausches der beiden Länder untereinander, als auch bezüglich des Sandels mit dritten Staaten. Das 120-Millionenreich wird ja eine wirklich geschloffene Einheit niemals zu bilden vermögen. Das Beispiel der Vereinigten Staaten, das eben tatfächlich fast ein Land unbegrenzter Möglichkeiten darstellt, paßt dar= um so schlecht, selbst wenn die äußere Bevölkerungszahl eine ähnliche ift. Dem Ausland gegenüber wird damit gewiß nicht sehr imponiert, da sich nun einmal die schwachen Punkte des Zollbündnisses nicht verheimlichen laffen: sie würden ja schon in den verschieden abgestuften Buichlägen des gemeinsamen Außentarifes jum Ausdruck kommen. Es bleibt also als ein Hauptvorzug die gegenseitige Ergänzung der beiden Reiche untereinander übrig. Aber auch dieser Vorzug ist nicht bedeutend genug. Denn als Land der Rohftofflieferung kann D.-U. im gangen jo wenig in Betracht kommen, wie Deutschland für das befreundete Nachbarland. Auch für den Bezug von Solz, Betroleum und Öl wird jenes niemals den Hauptlieferanten zu bilden, sondern nur eine Ergänzung zu geben bermögen. So außerordentlich wertvoll diese ist, so kann sie doch eben nicht die Sauptsache ausmachen. Dabei ist für die Bukunft eher eine Abnahme der Rohftoffbeschaffung seitens D.=Us. an Deutschland zu erwarten. Als Abnehmer deutscher Industrie= produkte andererseits, das geht aus alledem herbor, sind es nicht in erner Linie die Bollfätze, die die Gesamtheit des Barenaustausches bestimmen.

Der Gedanke der prinzipiellen Borzugsbehandlung würde dabei am meisten Enttäuschung herborrufen. So plausibel er auch im ersten Moment erscheint, so wenig verspricht er in Birklichkeit der deutschen Industrie auf die Dauer zu nützen. Es fehlt eben in großem Maße auf dem ö.su. Markte fremde Einfuhr von Fabrikaten, die die deutsche Industrie verdrängen könnte! Es bleibt darum in der Hauptsache die einheimische Industrie des Nachbarreiches selbst und deren künftige Gestaltung, die für den Absach deutscher Produkte den Ausschlag geben

Schriften 155. II.

wird. Ö.=U. wird doch immer nur ein Land begrenzter wirtschaft= licher Möglichkeiten für uns bleiben. Sie zu entwickeln und zu ftarken wird das Sauptbroblem auch für unsere Industrie sein muffen. Nicht aus dem Grunde, weil eine Reihe deutscher Firmen bereits in D.=U. Filialen errichtet haben und bei einem Zollbund dadurch natürlich geschädigt würden. Auch nicht darum, weil die ö.=u. Industrie ihrer= seits der deutschen auf dem eigenen Boden Konkurrenz bereiten würde. Diefe Opfer können ohne Not gebracht werden und sie mußten es, wenn das Biel felbst bedeutend genug ift, wenn der dauernde Nuten groß genug wäre. Denn das würde wirklich ein schlechter Wirtschafter sein, der sich scheute, vorübergehend die Generalkosten zu erhöhen, vorausgesett, daß daraus wirklich ein erweiterter Absat folgte. Aber das ist eben nach den Ausführungen über die Lage der verschiedenen Industrien und über die künftigen Entwicklungsmöglichkeiten nicht der Fall, wenn man versucht, die einzelnen Bunkte in ihren Konfequenzen und Möglichkeiten gang zu durchdenken. Diese Eventualitäten find aber bereits borher nach allen Richtungen in Erwägung zu ziehen, um spätere unangenehme Enttäuschungen von bornherein zu vermeiden. Weder eine Durchführung der nationalen und geographischen Arbeitsteilung, noch der etwaige Erfat der fonstigen Verluste durch bermehrten Export nach dem Balkan und dem Drient, weder die Erstarkung der eigenen Industrie durch das Beispiel und die Konkurrenz der deutschen, noch auch endlich der Gedanke einer Weiterführung der Rartelle und Syndikate liefern dafür schon ausreichende Garantien. Gewiß ist sehr vieles davon haltbar und durchführbar, wie wir betont haben. Und in Zukunft wird manches davon sich in bestimmten Grenzen wohl noch mehr durchsetzen. Aber das kann geschehen, ohne den Bedenken eines Jollbundes und eines wirtschaftspolitischen Zusammenschlusses zu unterliegen. Durch die minutiöse Ausarbeitung eines gemeinsamen Außentarifes bzw. der 3wi= schenzollsätze wird die dauernde Inanspruchnahme eines großen Beamtenapparates unvermeidlich. Statt deffen follte man Rraft und Zeit lieber auf nütliche und positive Arbeit zur Sebung der produttiven Rräfte lenken, die für beide Teile mehr Erfolg verspricht. Die Menge der Reibungsflächen ist in Zukunft zu vermindern, nicht noch zu bermehren.

Wir haben versucht, bei der Entwicklung des deutschen Absatzes für die einzelnen Gewerbe jedesmal ungefähr das Maß festzustellen,

das auf die Höhe der Zollfätze und auf andere Momente entfällt. Und wir haben eben diese anderen Momente oft meist stärker gefunden als die ersteren. Dadurch wird aber notwendig auch die Richtung der künftigen Wirtschaftspolitik der beiden Länder bestimmt werden muffen. Auf diese anderen außerzollpolitischen Mo= mente wird das Hauptaugenmerk zu richten sein, wenn nicht die wirtschaftliche Annäherung nur ein Augenblickserfolg sein soll. Ein direktes zollvoli= tijches Bündnis ablehnen, heißt darum noch lange nicht, auf wirtschaftliche Annäherung selbst ver= zichten - im Gegenteil. Nur geht der Weg eben nach den vorangehenden Ausführungen nach ganz anderer Richtung, als er meist gesucht wird. Bon den fünf Formen in der künftigen Gestaltung des Güteraustausches zwischen den beiden befreundeten Ländern werden es die beiden letten sein, die als die zweckmäßigen in Betracht kommen: der Reziprozitätsvertrag mit bedingter oder der erweiterte Tarifver= trag mit allgemeiner Meiftbegünstigung. An sich haben beide Formen viel für sich und manches gegen sich.

In Frage kommen kann nur ein Tarifvertrag auf er= weiterter Grundlage: also mit gleicher Art der Zollberwaltung auf dem deutschen und ö.=u. Gebiete, möglichst angepagter Tarifierung der Bollpositionen, mit gleichmäßigen Frachttariffagen und Erleichterung des Durchgangsverkehrs nach dem Balkan, endlich mit entgegenfommender Zollbehandlung auf beiden Seiten. Ein solcher erweiterter Tarifvertrag bietet mehr Gewähr als ein Zollbund mit Außentarif und 3wischenzollinie oder eine bloße Vorzugsbehandlung. Dabei muß der fünftige Sandelsvertrag prinzipiell eine zweckmäßige Tarifrevision zur Boraussetzung haben. Es könnte etwa die bloße Zollbelastung auf folche Waren, die in Ö.=U. doch nicht hergestellt werden und darum dort gar nicht schutbedürftig find, fortfallen. Es mußte auch die gegenjeitige Rohstoffeinfuhr erleichtert werden (zum Beispiel durch Berabjetung der Frachttarife), soweit nicht das andere Land sie selbst für die eigene Industrie braucht. Die Freiliste der Waren könnte weiter vermehrt werden, was der ö.=u. Birtschaft nur zugute kommen würde. Darauf dürfte man sich freilich deutscherseits einzurichten haben, daß künftig ein Teil der bodenständigen Industrien des Nachbarlandes in stärkerem Maße dort verbliebe, wo die natürliche Grundlage sich be= findet. Das ist eine Tendenz, mit der man überhaupt auch in anderen

Staaten, wie Kanada und Australien, wie Rukland und Skandingvien zu rechnen hat. Es müßten sodann in dem künftigen Tarifbertrag die einzelnen Bollpositionen den Interessen von Verbrauchern und Erzeugern zweckmäßiger angepaßt werden als bisher. Oftmals kann bei besserer Ausnutung der Produktion durchaus eine Ermäßigung der Zollfätze eintreten. Im Anhange ist an dem Schulbeispiel der Maschinenindustrie gezeigt (Spalte b und d), wie günstig die Berringerung der Materialkosten wirkt und wie dadurch die Absatfähigkeit erhöht wird. Diese gründliche Reform und Revision des ö. = u. Bolltarifes ist aber eine Frage für sich: sie wird unter allen Umständen nötig jein. Denn die Erkenntnis hat sich in der Donaumonarchie durchgesetzt, daß der alte Tarifver= trag die Entwicklung nicht so gefördert hat, wie es wohl möglich gewesen ware. Der ö.=u. Export ist im allgemeinen nicht so vorange= schritten wie in anderen Ländern. Ö.=Us. Anteil am Welthandel ist seit Beginn dieses Jahrhunderts in einem langsamen Rückgang begriffen. Wenn dieser auch nicht sehr beträchtlich erscheint, so ist er doch immerhin deutlich ausgedrückt (von 3,6 v. H. des Welthandels in 1901 auf 3,2 v. H. in 1913). Sein Außenhandel hat sich von 1907/13 unter dem letten Sandelsvertrag trot wesentlicher Erhöhung der Bölle um 49 v. H. bergrößert, der Rußlands um 68, Italiens um 73, Deutschlands um 81, der Welthandel um 35 v. H. Man wird diesem relativen Zurückbleiben der ö.=u. Bolkswirtschaft hinter der anderer Län= der doch auf den Grund gehen muffen, um eine Hebung der Produktivfräfte in die Wege leiten zu können.

Für Deutschland würde die bloße Vorzugsbehandlung nur geringe Vorteile verschäffen und dasselbe würde aus anderen Gründen für die ö.=u. Industrie der Fall sein. Die Hoffnung, die man wohl von mancher Seite darauf sette, dürfte sich wohl sehr bald als illusorisch erweisen, wenn nicht Hand in Hand damit eine wirkliche Erniedrist gung der Zollsätze ginge. Darauf käme es vor allem an und dies ist weit wichtiger als die prinzipielle Vorzugsbehandlung. Die fremde Konkurrenz ist auf dem ö.=u. Markte nicht so erheblich, daß aus deren Verdrängung ein großer Gewinn für uns entspringt. Denn dieser steht eben ein entsprechender Verlust bei uns selbst gegenüber. Eine Vorzugsbehandlung aber, bei der möglicherweise gerade die Produkte. die aus Deutschland kämen, vorher eine Zollerhöhung ersühren, würde sür die deutsche Industrie eine Verschlechterung darstellen. Es kommt

also in dem fünftigen Tarisvertrag auf die Höhe der Jollsätze selbst, nicht auf die Fragen der Differenzierung und Präferentation für die deutsche Industrie an. Jene Tarisredision aber muß stets unter dem Gesichtspunkte der allgemeinen Stärkung des Marktes und der Hebung der ö.-u. Gesamtwirtschaft erfolgen. Auch hier wird bisher auf jene bloße Form ein zu großes Gewicht gelegt, die unter den bestehenden Berhältnissen und der Gestaltung des Güteraustausches mit den beis den Nachbarstaaten nun einmal nicht von so großem Belange ist.

Es fragt sich aber nun, wie unter dem erweiterten Tarifvertrag die Meistbegünstigung am zweckmäßigsten gehandhabt werden kann: ob allgemeine Meistbegünstigung zu gewähren ist oder nur solche mit Gegenseitigkeit (Reziprozität). Im letzteren Falle würde anderen Staaten die Meistbegünstigung, die Deutschland und Ö.-U. sich ohne weiteres einräumen, nur gegen eine gleichwertige Konzession gewährt werden, sonst aber nicht. Das würde noch keine allgemeine Bevorzugung der beiden verbündeten Länder bedeuten, sondern nur in bestimmten Fällen, wo andere Staaten keine Gegenkonzession für sich erlangen. Es würde prinzipiell ein Doppeltaris für alle Bertragsstaaten geschafsen werden, außer dem Bertragstaris also noch ein Minismaltaris. Für die Berhandlungen würde eine solche Ausstellung ganz zweckmäßig sein. Aber in Wirklichkeit würde doch diese Art Rezisprozität in der Hauptsache auf die allgemeine Meistbegünstigung hinsauslausen.

Denn natürlich werden alle Länder solche Reziprozität für sich in Anspruch nehmen wollen. Da andere Staaten ebenfalls das Shstem des Doppeltarises befolgen dürsten, so werden sie nur immer dann die Minimalsähe einräumen, wenn der Zweibund sie ihnen ebenfalls gewährt. Politische Macht ist dafür ganz bedeutungslos. Es müßten schon sehr ungeschickte Unterhändler eines freinden Staates sein, die nicht in jedem Falle eine Reziprozität konstruieren könnten. Boraussichtlich kämen wir also bei der Reziprozität, wenn nicht sormell, so doch tatsächlich auf eine weitgehende, allgemeine Meistbegünstigung zurück. Nur in einigen Punkten würden sie bielleicht eine Ausnahme erfahren, die indessen für die deutsche Industrie von geringem Beslange sein möchte. Denn wenn England beim Freihandel bleiben sollte, so würde es unter allen Umständen Minimalsähe erhalten. Wenn es aber künstig Jollfreiheit nur gegen Reziprozität (Fair trade) gewähren sollte, so würde man England die Minimalzölle erst recht

einräumen, um diesen Runden nicht zu verlieren. Gine Benachteilis gung im englischen Kolonialreich wird man ebenfalls möglichst zu bersmeiden suchen.

Undererseits liegt die Erhaltung der ausländischen Minimalfätze im dringenosten Interesse der deutschen Industrie. Rehmen wir an, daß ungarische Agrarprodukte bei uns bevorzugt werden sollen gegen= über ruffischen, rumänischen, argentinischen und kanadischen Produkten, jo würden diese Länder ebenso verfahren und für ihre Fabrikaten= einfuhr nur dort den Minimaltarif gelvähren, wo auch sie ihn für ihre Agrarprodukte erhalten. Das könnte natürlich in erster Linic England zugute kommen, das dadurch bezüglich feiner Industrieausfuhr in dritten Staaten Bevorzugung vor der deutschen erhielte. Dasselbe Interesse an den Minimalfätzen haben aber Ö.=U. und Deutsch= land in bezug auf den Balkan und nahen Drient. Sie werden alfo auch deren Produkten ebenfalls Minimalfäte einräumen muffen, um dort dieselben zu erhalten: jonft werden die Bereinigten Staaten, Broßbritannien und Frankreich, die ja gerade auch die Geldgeber der Balkan= staaten sind, bevorzugt werden. Bor allem darf nicht der deutsche Absatz in Standinavien, in Holland und der Schweiz, Spanien und Portugal, von England gang zu schweigen, zugunften etwa der Bereinigten Staaten benachteiligt werden. Sier würde man also allent= halben bedingte Meistbegünstigung mit Reziprozität gewähren. Da aber in jedem Falle doch nur ein ungefähres Äguivalent geboten werden kann und es sich um verschiedene Waren handelt, so würde der Bolltarif nicht nur ganz außerordentlich kompliziert (Uribrungserzeugnisse!) werden. Bielmehr es würde schließlich in den meisten Artikeln doch wieder die gleichen Tarife wie Deutschland und Ö.=U. gewährt werden. Ich sehe im Endeffekt, auf den es schließlich allein ankommt, einen großen Unterschied zwischen der prinzipiellen Reziprozität und der allgemeinen Meistbegunstigung durchaus nicht. Rur bei den Berhandlungen könnte es unter Umständen sehr zweckmäßig sein, einen Doppeltarif zugrunde zu legen.

Unter den Verhältnissen des erweiterten Tarisvertrages, wie wir ihn vorhin stizziert haben, scheint aber die Beibehaltung der allgemeinen Meistbegünstigung überhaupt nicht bedenklich. Denn all die Erleichterungen, die sich Deutschland und Ö.-U. tatsächlich durch jene Ubmachungen verschaffen, können anderen Ländern gar nicht zugute kommen, da sie eben nicht benachbart sind und jene Erweiterungen

dadurch gegenstandslos werden. Rur wenn man einseitig das Augenmert auf die Bollfate allein richtet, aber die Bollverwaltung und Bollbehandlung, die Frachtpolitik und Rechtsprechung dabei übersieht, treten die Schattenseiten der Meiftbegunftigung herbor. Benn aber die wirtschaftliche Unnäherung zwischen Deutschland und D.-U. in allen diesen Bunkten wirklich Erleichterungen schafft, so schwinden die Bedenken. Denn es ist ja der Grundgedanke dieser Untersuchung, daß der ö.=u. Markt für die deutsche Industrie immer nur eine neben vielen anderen Möglichkeiten darstellt, daß auch der Balkan und Orient weder an Raufkraft noch an Bevölkerungszahl einen Erfat darstellen fann. Der Export von Fertigfabrikaten nach Südamerika betrug in den letten beiden Jahren allein 700 Mill. Mt., der nach D.=U. aber nur 530. Rach Rugland festen wir für fast 600, nach England für mehr als 870, nach Frankreich, Italien und der Schweiz zusammen für mehr als 1000 Mill. Mf. ab. Die Ausfuhr von Fertigwaren ist aber am wichtigsten. D.-U. kann den Ausfall nach anderen Ländern nicht ersetzen.

Es ist eine Lebensfrage, daß die deutsche Industrie bei ihrem starken Exportbedürfnis allenthalben als meistbegünstigt behandelt wird. Mit= hin wird man umgekehrt auch allenthalben selbst Meistbegünstigung gewähren muffen und nur dort davon abgehen, wo auch jene nicht zu= trifft. Denn es ist bisher viel zu wenig beachtet worden, was am Schluß nochmals betont werden muß, daß die deutsche Ausfuhr nach dem Donaustaate sich in einem gang wesentlichen Bunkte von dem nach allen anderen Ländern der Erde unterscheidet. Sie besteht nämlich in einem fast doppelt so großem Mage als anderswohin aus Rohstoffen und Halbfabrikaten und in einem wesentlich kleineren Anteil aus Fertigwaren! Wir hatten es bei den verschiedenen Gewerben ja vordem im einzelnen gesehen: aber das Gesamtergebnis hat doch entschei= dende Bedeutung. Bährend im Durchschnitt nur zu einem Biertel die deutsche Aussuhr aus Rohstoffen und halbfertigen Waren und dafür zu zwei Dritteln aus Fabrikaten besteht, sett sie sich nach D.=U. zu je fast der Hälfte aus beiden zusammen (vgl. Anhang III). Das ist aber vom Standpunkt der deutschen Industrie, die das Hauptgewicht auf die Fertigprodukte legt, nicht eben günstig zu beurteilen. Um so mehr muß ihr darauf ankommen, die weltwirtschaftlichen Beziehungen zu anderen Ländern weiter zu pflegen und zu stärken.

Solveit der Zolltarif in Betracht kommt, wird die wirtschaftliche Annäherung mithin nicht das Hauptgewicht auf die Form der Be-

vorzugung oder Reziprozität, als vielmehr auf den Inhalt der Bolljäte felbst zu legen haben. Darauf kommt es für die deutsche Industrie in erfter Linie auf dem ö.=u. Markte an. Sie wird aber auch bei der Abmessung der Bollfage wiederum weit mehr die wirtschaftliche Erstarkung des Donaustaates und die Erleichterung des Büteraustausches im ganzen ins Auge zu fassen haben, als etwa die Frage der Bevorzugung, die wirklich bon fehr untergeordneter Bedeutung ift. Dieser erweiterte Tarisvertrag, wie er hier angedeutet wird, würde an fich schon einen großen Fortschritt bedeuten. Er könnte die Schwierigkeiten, die jonft im Abfat der Warenausfuhr fteden, beheben und damit die wirtschaftliche Annäherung ganz wesentlich fördern. D.-U. wird einen Teil seiner Arbeitskräfte der deutschen Bolkswirtschaft zur Berfügung stellen, wo sie gebraucht werden, statt daß sie nach den Bereinigten Staaten auswandern. Deutsches Rapital wird an ö.=u. Unternehmungen sich beteiligen, dadurch die Raufkraft der Bevölkerung, die Produktivität der Landwirtschaft und Industrie stärken. Deutsche Banken können mitwirken, die Krediteinrichtungen zu vermehren und damit die fo dringend nötige Befferung der Zahlungsverhältniffe in die Wege zu leiten. Das find die wirklichen inneren Grundlagen der handelsbeziehungen zwischen den beiden Ländern. Dadurch wird die Finanzkraft des Landes gehoben werden, die sich in Berallgemeinerung der Schulbildung, Bebung der Arbeiterklasse, Ausbau der Transportmittel, Ausnutung der alpinen Bafferkräfte äußern. Auf diese Beise würde Deutschland an seinem Teil an der Erstarkung der ö.=u. Pro= duktivkräfte mitwirken, die uns felbst dann dauernd von Rugen wäre, ohne doch die Reibungsflächen zu vermehren. Dazu gehört allerdings für Ö.=U. selbst eine zeitgemäße Revision des Tarifvertrages, die nicht auf einen Schut um jeden Preis hinausläuft, sondern die dauernde Erstarkung der Produktivkräfte zur Richtschnur nimmt. Gines Bollbundes oder auch nur einer Borzugsbehandlung, deren Wirkung in Bälde beiderseits Enttäuschungen hervorrufen müßte, bedarf es dazu nicht. Wirtschaftlich, nicht zollpolitisch mag die Annäherung sein.

Solveit vor dem Frieden und vor der Kenntnis der fünftigen Konstellationen es möglich ist, ein vorläufiges Botum abzugeben, würde es also dahin lauten: Ablehnung eines Zollbundes mit Zwischenzollinie und einer prinzipiellen Borzungsbehandlung; dafür aber wirtschaftliche Unznäherung in Form eines Tarifvertrages auf erweiz

terter Grundlage mit allgemeiner Meistbegünstisgung. Dieses Ergebnis, das sich auf einer Betrachtung der tatsächslichen Berhältnisse und der Bedingungen des gegenseitigen Güterausstausches aufdaut, widerspricht vielleicht dem Ideal, das vielen unserer Politiker vorschwebt. Aber es verspricht dafür einen anderen Borzug, der den sonstigen Plänen abgeht und der doch für die künstige Beziehung beider Länder die Hauptsache ist: nämlich wirklich innere Dauer und Erstarkung der benach barten Gesamtwirtschaft ohne Bermehrung der äußeren Reibungen. Jugleich hemmt es die deutsche Industrie weltwirtschaftlich nicht nach anderer Richtung und verbindet uns trotzem näher mit den Wassenbrüdern. Dieser Weg ist es allein, der mir im wohlberstandenen Interesse der deutschen und der ö.=u. Bolkswirtschaft zu liegen scheint.

Und noch ein lettes ist zu bedenken. Wenn man wirklich eine innere wirtschaftliche Annäherung der gesamten Bölker Mitteleuropas erstrebt, jo liegt die Erreichung jenes Zieles weit mehr auf diesem Wege als auf dem eines Sonderzollbündniffes zwischen den beiden Zentralmächten, das aus innerer Notwendigkeit doch sehr bald eine aggressibe Tendenz annehmen mußte. Der hier angedeutete Weg des erweiterten Tarifber= trages befindet sich auch ganz in der Richtung internationaler Ber= einbarungen, die auf anderen Gebieten schon bestehen. Er vermag darum weit stärkere Anziehungskraft auf fremde Staaten auszuüben als die sonstigen Plane, die in sich den Keim des Zerfalles tragen, weil sie zu verschiedenartige Interessen zusammenzuschweißen versuchen. Ausbau der Transportmittel, Erleichterung des Berkehrs und der handels= und Frachtenformalitäten bilden für die Dauer so unzweifelhafte Borteile, daß auf diesem Wege eine wirtschaftliche Unnäherung der gesamten Nachbarstaaten Mitteleuropas ernsthaft erörtert werden kann ohne die aggreffibe Spite, die ein Zollbund doch erhalten würde. Estift der Weg des geringsten Widerstandes, der damit beschritten wird. Mag immerhin in der individuellen Schätzung des Einzellebens das Begehren des Unmöglichen den Wert des Menschen ausmachen: in der Politik gilt nun einmal nur die Runst, das Mögliche zu erstreben. Diese aber besteht in der psychologischen Abwägung aller der zentrijugalen und zentripetalen Rräfte, auf denen zusammen auch das fünftige Schickfal, das politische wie das wirtschaftliche, der beiden Bentralmächte beruht.

Abgeschlossen 20. September 1915.

Anhang I.

Beispiele für Produktionskosten in Deutschland und Biterreich.

Eine bedeutende rheinische Werkzeugmaschinenfabrik stellt mir zum Bergleich der berschiedenen Produktionskosten die nachstehenden drei Schulbeispiele zur Verfügung, die auf Angaben aus der Praxis aufsgebaut sind.

b

c

d

			a	L)	·	u	-
(6: 44 (6: 54 + 4 + 4 + 4 + 4 + 4 + 4 + 4 + 4 + 4	(Materialtoften	K	185	273	273	205	205
Eine Gifentonstruttion benötigt 1100 kg Material und	Lohn	"	45	50	45	45	45
wiegt nach der Fertigbearbei=	Untoften	"	68	90	81	81	7 5
tung 1000 kg.	3ufammen	K	298	413	399	331	325
Höherer Preis gegenüber Deutsch gerechnet		К		11,5	10,1	3,3	2,7
Jehiger Zollschut (vertragsmäß		,,				,	
(Gine and house Maiding	(Matania (fastan	К	264	352	352	290	290
Eine gröbere Maschine mit viel Material und wenig	Materialtosten Lohn		132	$\frac{332}{145}$	$\frac{332}{132}$	132	$\frac{250}{132}$
Lohn benötigt 1100 kg Ma-	Untoften	"	198	$\frac{143}{261}$	$\frac{132}{238}$	238	$\frac{132}{217}$
terial und wiegt nach Fertig-	. —						
ftellung 1000 kg.	(Zusammen	K	594	758	722	660	639
Höherer Preis gegenüber Deutsch gerechnet		K		16,4	12,8	6,6	4,5
Jehiger Zollschut (vertragsmäf	gig)	"			20	, 	
Eine feinere Maschine	(Materialtosten	K	264	352	352	290	290
mit mehr Bearbeitungskoften	Lohn		396	436	396	396	396
benötigt 1100 kg Material	Untoften	"	594	784	714	714	653
und wiegt nach Fertigstellung	<u> </u>						
1000 kg.	L Zusammen	K	1254	1572	1462	1400	1339
Soherer Breis gegenüber Deutid	Manh auf 100 km						
gerechnet		K		31,8	20,8	14,6	8,5
Jegiger Zollschut (vertragsmäß	gig)	,,			20	, 	

Spalte a: Deutsche Fabrikationskosten.

Die übrigen Spalten enthalten österreichische Fabrikationskosten, und zwar:

Spalte b: bei geringem Absatz — aus Mangel an Aussuhr — folglich mit hohem Lohn;

bei hohen Materialpreisen — wegen hoher Kohmaterials und Maschinenzölle — und

hohen Unkosten, wegen der allgemeinen Schutzölle;

Spaltec: bei gleichem Absatz wie Deutschland, folglich gleichem Lohn,

jedoch bei hohen Materialpreisen und hohen Unkosten;

Spalte d: bei gleichem Absatz wie Deutschland, folglich bei gleichem Lohn,

bei ermäßigten Materialkosten, und zwar noch immer

höher als in Deutschland und bei hohen Unkoften;

Spalte e: bei gleichem Absatze wie Deutschland, folglich gleichem Lohn,

bei billigerem Rohmaterial, nur 10 % höher als in Deutschland,

bei ermäßigten Unkosten, nur 15 % höher als in Deutschland.

Die nebenstehenden Tabellen zeigen in Spalte a und b wieviel teurer heute in Ö.-U. als in Deutschland fabriziert wird und bessonders in Spalte e, auf welchen Stand die Industrie nach der Überzeugung tüchtiger österreichischer Fachmänner gelangen könnte, wobei sie immer noch 10 % höhere Waterialpreise und 15 % höhere Unkosten als in Deutschland voraussetzen.

Man ersieht ferner aus den Tabellen, auf welche Sätze der österreichische Zoll zurückgeführt werden könnte, damit das Gleichgewicht zwischen den Industrien Österreichs und Deutschlands unter Berücksichtigung der verschiedenen Verhältnisse hergestellt werde. —

Anhang II a. Deutschlands industrielle Einfuhr in den Jahren 1907/08 und 1912/13 nach Gewerbegruppen.

Gewerbegruppen		einfuhr ll. Mt.	Einful Ö.	r ans U.		5.=U\$. an uhr in ⁰/0
	1907/08	1912/13	1907/08	1912/13	1907/08	1912/13
I. d—e. Nahrungsmittelgewerb.	468,6	600,0	49,2	39,2	10,5	6,6
II. Mineral. Rohstoffe	876,6	1077,6	136,9	137,3	15,6	12,8
davon Erde und Steine. Brennstoffe Mineralöle	133,0 303,6 134,2	166,3 282,6 175,3	17,7 95,7 12,0	20,1 81,5 26,5	13,3 31,6 8,9	12,1 28,8 15,1
III./IV. Chemische Industrie	321,6	429,7	23,0	26,4	7,1	6,1
davon Chem. Grundft Farbwaren Düngemittel Chem. Produkte .	244,1 18,4 22,3 26,8	276,2 21,1 30,0 39,0	11,2 1,6 0,4 2,5	15,3 2,4 0,8 3,3	4,6 8,7 1,9 9,2	5,6 11,4 2,7 8,4
V. Tegtilindustrie	829,3 268,2 266,3 192,6 7,7 50,2	825,8 263,2 252,9 207,0 10,0 62,0	52,4 9,8 9,6 7,0 1,8 12,9	72,4 10,0 11,0 19,2 1,3 16,1	6,3 3,7 3,6 4,1 23,4 25,8	8,8 3,8 4,3 9,0 13,0 25,9
VI./VII. Lederindustrie u. Kaut-	1050	103.5	17.0	20.0	100	10.5
idut	107,0 55,9 25,0 59,2 16,5	192,7 70,9 19,6 75,8 25,1	17,9 1,5 10,0 5,0 1,1	20,3 2,5 5,8 10,0 1,4	16,6 2,6 40,0 8,5 6,9	10,5 3,5 29,0 13,1 5,6
VIII/X. Holz: u. Schnitstoffe . davon Holzwaren Zestusoidwaren .	59,4 17,8 5,0	8 3,3 24,9 24,9	10,2 4,1 0,9	12,8 5,9 1,8	17,3 22,8 18,0	21,4 23,2 7,2
XI. Papierindustrie	26,0	30,8	6,3	5,8	24,2	18,7
XII. Bücher u. Kunstwerke .	41,9	45,9	17,3	17,4	42,2	35,5
XIII./XIV. Stein=, Ton- u. Glasm.	61,0	59,5	11,8	13,0	19,4	21,7
XVI. Edle Metalle	14,2	24,9	1,2	3,5	8,6	8,5
XVII a. Gifenindustrie	29,9	107,7	7,2	9,8	7,4	8,1
XVII b. Metallverarbeitung	372,6	554,6	19,1	22,2	5,1	4,0
davon Zink Rupfer	$\substack{18,1\\242,6}$	29,3 377,6	2,2 7,8	4,1 9,6	12,2 3,2	$\substack{14,1\\2,6}$
XVIII a. Maschiuen u. Fahrzeuge	114,4	97,2	4,0	3,8	3,5	4,8
XVIII b. Glektrotechnik	8,4	11,6	1,2	1,3	15,0	10,8
XIX. Uhren u. Spielzeug	31,7	36,9	2,3	2,7	7,2	7,3
davon Tonwerkzeuge.	3,9	4,2	1,8	1,9	46,2	45,2
Industrie insgesamt	3482,7	4177,6	360,4	393,5	11,8	9,4
I. a—c Landwirtschaftl. Produkte	5160,6 8633,3	6470,6 10730,8	422,6 783.0	433,5 828,7	7,2 9,1	6,7 7,7
empage automate	00.00,0	10100,0	100,0	020,1	σ_{t}	•,•

Anhang IIb. Deutschlands industrielle Ausfuhr in den Jahren 1907/08 und 1912/13 nach Gewerbegruppen.

Gewerbegruppen		ausfuhr U. Mf.		hr nach =U.).=Us. an usfuhr
	1907/08	1912/13	1907/08	1912/13	1907/08	1912/13
I. d—e. Nahrungsmittelgewerbe	471,3	632,9	20,3	26,2	4,4	4,1
II. Mineral. Rohftoffe	529,8	823,8	151,2	193,0	28,4	23,4
davon Erde und Steine. Brennstoffe Mineralöle	56,3 346,4 —	$70.4 \\ 667.2 \\ 19.5$	9,8 133,6 —	9,4 174,2 2,0	17,4 38,9 —	12,0 26,1 10,3
III./IV. Chemische Industrie	591,5	890,3	47,2	75,3	7,9	8,4
davon Chem. Grundstoffe Fardwaren Düngemittel Chemisch. Brodukte	210,9 333,9 26,7 56,8	340,0 288,1 52,5 93,7	15,2 16,5 8,0 5,0	22,4 20,8 16,3 9,2	7,2 4,9 30,0 9,8	6,6 7,3 31,0 9,7
V. Textilinduftric	1319.9	1512,7	118,6	147,2	9.0	9,7
davon Scibe	231,9 410,6 437,5 105,2	248.1 430,3 523,2 125,2 49,5	14,8 65,2 22,0 1,5	22,8 67,8 32,6 4,4 6,3	6,4 15,6 5,0 1,4	9,2 15,7 6,2 3,5 12,6
VI./VII. Lederinduft.u.Kautschut	316,0	657,2	46,4	83,7	14,7	12,7
davon Leder Lederwaren Kürjchnerwaren . weicher Kantschlicht.	162,8 78,0 129,3 38,5	236,9 106,1 188,0 110,3	26,7 3,8 15,6 2,8	34,8 13,4 26,3 9,0	16,4 4,8 12,4 8,2	14,7 12,7 14,0 8,2
VIII./X. Holz= und Flechtstoffe .	156,6	172,7	14,4	28,9	9,2	13,8
davon Holzwaren Zelluloidwaren	37,7 32,9	70,7 64,8	2,5 5,1	9,0 10,3	6,6 15,5	$12,7 \\ 15,9$
XI. Papicrindustrie	195,2	247,5	11,5	18,6	5,9	7,3
XII. Bücher und Runstwerke	95,0	100,5	31,4	35,3	33,1	35,3
XIII./XV. Stein- und Glaswaren	214,6	272,6	15,5	23,6	7,2	8,6
XVI. Edle Metalle	100,0	70,2	9,3	8,6	9,3	12,3
XVII. a. Gisenindustrie	747,3	1261,0	32,1	75,3	4,3	6,0
XVII. b. j. M etallverarbeitung	347,9	523,0	47,2	66,2	13,6	12,6
davon Zinf Rupfer	49,9 152,1	73,9 240,1	9,8 19,9	15,0 26,8	19,6 13,1	$\begin{array}{c} 20,3\\11,2\end{array}$
XVIII. a. Mafchinen u. Fahrzeuge	504,1	802,8	58,2	100,2	15,4	12,4
XVIII. b. Glettrotechnit	174,1	265,0	10,8	21,5	6,2	8,1
XIX. Uhren und Spielzeuge.	168,0	223,0	6,6	11,2	3,9	5,0
davon Tonwertzeuge Kinderspielzeug	59,9 88,2	81,0 97,8	3,2 2,5	4,6 4,2	5,3 2,9	5,7 4,3
Industric insgesamt	5341,6	8455,6	598,1	909,2	11,2	10,7
I. a-c Landwirtschaftl. Produtte	674,3	969,2	115,4	153,0		
Ausfuhr überhaupt	6721,0	9527,0	742,0	1070,0	_	

Anhang III. Deutschlands Außenhandel nach Hauptabteilungen und Ländern im Durchschnitt der Jahre 1912/13.

	Einfuh	r in Mill	ionen M	ark aus	Ausfuh	r in MiA	ionen M	ark nach
	Genuß=	Rohftoff, Halb= fabrikate	maran	Summe	Genuß=	Rohftoff, Halb- fabritate	Merring.	Summe
Balkanländer	131,9	81.8	22,4	240,1	8,2	27.6	271,5	317,2
Frankreich	102,0	282,9	182,8	571.6	65,7	254.6	414.7	740,8
Großbritannien	61,4	457,6	340,3	962,9	220,8	212,1	866,7	1306,1
Italien	79,7	193,7	37,5	319.0	20,3	77,5	299,4	399,9
Niederlande	209,8	91,2	38,2	352,5	94,0	208,6	348,5	654,1
Öfterr.=Ungarn .	239,5	411,1	178,1	829,0	41,2	492,6	535,9	1069,9
Rußland 1	819,6	645,7	51,7	1 530,9	79,4	221,9	569,3	876,0
Schweiz	27,3	57,8	124,2	111,4	63,2	127,6	337,4	531,2
Standinav. Reiche	196,1	243,2	49,6	490,0	142,5	109,9	383,5	639,4
Europa zujammen	1993,7	2627,8	1126,5	6 114,5	793,8	1984,5	4434,3	7251,8
übriges Amerika.	504,6	673,4	113,1	1 322,4	586,2	56,0	701,5	822,5
Ber. Staaten	358,0	1098,0	192,2	1 650,9	36,2	190,6	478,4	705,4
Insgesamt	3144,3	6071,2	1514,5	10 948,9	938,3	2299,9	6287,5	9577,7
		in Pr	ozent			in Pr	ozent	•
Balkanländer	55,0	34,1	9,3	100	2,6	8,6	85,6	100
Frankreich	17,8	49,5	31,9	100	8,8	34,3	55,9	100
Großbritannien .	6,4	47,5	35,3	100	16,9	16,2	66,3	100
Italien	25,0	60,7	11,7	100	5,1	19,4	74, 8	100
Niederlande	59,6	25,9	10,9	100	14,4	31,8	53,3	100
Öşterreich=Ungarn	28,9	49,5	21,4	100	3,8	46,0	50,1	100
Rußland 1	53,6	42,2	3,4	100	9,0	25,3	65,0	100
Schweiz	12,9	27,4	58,9	100	11,9	24,0	63,5	100
Standinav.Reiche	40,0	49 ,6	10,1	100	22, 2	17,2	60,1	100
Europa zujammen	32,6	42,9	18,4	100	10,9	27,4	61,1	100
übriges Amerifa.	38,1	50,9	8,6	100	7,1	6,8	85,2	100
Ber. Staaten	21,7	66,5	11,6	100	5,1	27,0	67, 8	100
Insgesamt	28,8	55,4	13,8	100	9,8	24,0	65,6	100

¹ Einschliefl. Finnland.

Unhang IV. Bfterreich=Ungarns induftrieller Augenhandel nach Gewerbegruppen im Durchschnitt der Jahre 1912/13.

ii.	Y	Einfuhr	Ausfuhr		Deutsch= ind		Deutsch= 1 Prozent
	Gewerbegruppen 1		in Millionen Kronen		Ausfuhr nach	Einfuhr	Ausfuhr
4, 13/14.	Nahrungsmittel	62,5	324,3	19,9	20,2	31,8	6,2
15.	Brennstoffe	278,9	385,4	223,2	200,0	80,0	51,9
16, 34.	Holz- und Schnitftoffe	67,8	91,3	35,7	22,1	52,6	24,3
17.	Mineralien	86,3	47,4	24,7	30,4	28,6	64,7
18/21, 48/49.	Öle, Harze, Wachs	61,5	109,3	16,2	49,1	26,3	46,5
22/26.	Textilindustrie babon Baumwolle	905,5 394,0 110,7 254,9 119,8 26,1	465,8 132,2 74,7 108,9 50,2 99,8	255,9 63,7 18,6 125,0 36,4 12,2	123,5 30,4 34,0 24,4 11,6 23,1	28,3 16,1 16,8 49,0 30,3 46,8	26,5 23,2 45,3 22,4 23,2 23,2
27/29.	Papierwaren	53,4	69,3	40,3	11,0	75,5	15,9
30/33.	Leder, Kautschuf	188,9	116,2	123,7	31,2	65,6	26,9
35/37.	Glas, Reramif	33,0	117,7	23,3	25,4	70,6	21,5
38.	Eifenindustrie	85,0	52,7	63,4	7,0	74,6	13,2
39.	Metallverarbeitung	166,9	90,3	85,1	33,0	51,0	36,7
40, 42, 44.	Maschinen, Instrum	215,9	62,8	144,2	13,9	66,8	22,1
41.	Elektrotechnik	37,2	12,4	34,2	2,0	92,4	16,1
45/47.	Sole Metalle (außer Münzen)	60,1 117,1 63,6	13,1 64,7 29,3	29,0 70,0 57,4	3,9 31,7 19,1	48,3 59,8 90,2	30,0 92,0 65,9
Industrie ill	herhaunt	2483.9	2054,2	1246,2	625,5	50,1	30,4
•	ftliche Erzengnisse	970,1	555,8	128,4	432.9	13,2	77.8
	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	3481,7	2752,8	1385,9	1112,4	39,5	40,4

¹ Gingelne Bewerbegruppen ber ö.=u. Statiftit find zwedmäßigerweise gusammen= gefaßt, um einen befferen Bergleich mit der beutschen Statiftit gu ermöglichen.

Stellungnahme der Industrie und der Gewerbe Österreichs zur wirtschaftlichen Unnäherung der beiden Zentralmächte.

Von

Rudolf Robatsch (Wien).

Schriften 155. II.

Inhalt.

_		Seite
I.	Allgemeine Gesichtspunkte	131
	Einwände gegen den wirtschaftlichen Zusammenschluß; Hinweis auf die Geftaltung der deutsch-österreichisch-ungarischen Handelsbilanz; verschiesdene wirtschaftliche Entwicklung; Unterschiede auf tredits und währungsspolitischem Gebiete; Verschiedenheit der Rechtsordnungen; Einwendungen mit Hilfe handelss und produktionsstatistischer Daten.	
II.	Stellungnahme ber einzelnen Produktionszweigezur Wirtsichaftsgemeinschaft	136
III.	Stellungnahme der Arbeiterschaft	143
	Anhang	145

I. Allgemeine Gesichtspunkte '.

Ein Haupteinwand der industriellen Gegner der wirtschaftlichen Unnäherung Österreich-Ungarns an Deutschland ist die Gestalt ung der Hand bil and zwischen dem Deutschen Reiche und Österreich-Ungarn in den letzten zehn Jahren, das heißt seit dem Abschlusse des letzten Handelsbertrages. Es wird oft mit Hilfe der Handelsstatistik zu beweisen versucht, daß bei der starken Entwicklung und der größeren Exportsähigkeit vieler deutscher Produktionszweige eine Wirtschaftsegemeinschaft nicht im Interesse Österreichs oder Ungarns gelegen sein könnte.

Die Geschichte vieler handelsverträge, auch so mancher der jest noch geltenden, beweist aber, daß man die zukunftige Entwicklung auf Grund der vergangenen Sandelsbewegung nicht immer richtig vor= ausberechnen kann. Es fei hier nur an die falschen handelspolitischen besser gesagt, handelsstatistischen — Boraussetzungen erinnert, von welchen man beim Abschlusse des gerade jett noch geltenden deutsch= österreichisch=ungarischen Handelsvertrages ausging. Man glaubte an die Fortdauer eines bedeutenden Agrarexportes Österreich=Ungarns, namentlich Ungarns, in das Deutsche Reich und konzedierte diesem bermeintlich fortbestehenden Exporte zuliebe jo manche weitgehende Er= mäßigung der öfterreichisch=ungarischen Industriezölle. Bei der qu= nehmenden Industrialisierung Biterreichs, aber auch Ungarns, wurde die agrarische Produktion dieser Staaten immer mehr zur Deckung des eigenen Bedarfes herangezogen. Der Export schrumpfte zusehends ein, die Handelsbilanz verschob sich und wurde immer passiver, weil andererseits die industrielle Ginfuhr zunahm.

Von einem Mitgliede des deutschen Reichstages wurde dem Bersfasser einmal erzählt, daß gelegentlich der Beratungen über den neuen deutschen Zolltarif und den Handelsvertrag mit Österreichs

¹ Jum Teile unter Benutzung von "Ein Zoll- und Wirtschaftsverband zwischen bem Deutschen Reiche und Öfterreich-Ungarn" von Dr. Rud. Kobatsch, Berlin 1915 (C. Hehmanns Berlag).

Ungarn die Vertreter der deutschen Schuharbeiter gegen jede Bollbegunstigung öfterreichischer Schuhe Berwahrung eingelegt hatten, da die österreichische Schuhindustrie billigere Löhne und geringere soziale Lasten habe als die deutsche und eine Begünstigung der öfter= reichischen Erzeugnisse zum größten Schaden der deutschen Schuhindustrie und daher auch ihrer Arbeiter ausschlagen mußte. Die Tatfachen lehrten bekanntlich das gerade Gegenteil. Bon einem anderen deutschen Reichstagsabgeordneten wurde auf der Berliner Tagung der Wirtschaftsverbände (26. März I. 3.) daran erinnert, 1871 bon der Textilindustrie des Erzgebirges befürchtet wurde, daß die Ginbeziehung von dem im Elfaß gelegenen Mül= hausen mit feiner hochentwickelten Textilinduftrie in das deutsche Bollgebiet den Untergang der Textilindustrie des Erzgebirges bedeuten werde. Sie hatte weniger geschickte Arbeitskrafte, höhere Löhne, feine fo reichhaltigen Mufterbücher wie die Elfässer u. a. m. Trot der Ginbeziehung von Mülhausen ist aber gerade seither im Erzgebirge so recht der Aufschwung eingetreten. Man erkannte dort, daß man gu neuem Berfahren, zu neuen Ginrichtungen der Betriebe übergehen müffe, und der scheinbar schwächere Teil konnte durch aus mit Gewinn die Berbindung mit dem stärkeren Teile ertragen.

Die Befürchtung, daß im Falle einer Zollgemeinschaft das jetige Bild der deutsch-österreichschangarischen Handelsbilanz sich zuuns gunsten Österreich-Ungarns ändern werde, ist kaum einwandfrei zu bes gründen. Man darf vielmehr annehmen, daß, die Beibehaltung der volkswirtschaftlich noch notwendigen Zwischen- oder Ausgleichszölle vorausgesetzt, viele Produktionen in Österreich und Ungarn sich gerade unter dem Einflusse der engeren Berbindung mit dem deutschen Wirtschaftsleben rascher und besser entwickeln werden als es sonst der Fall wäre. Es wird dort, wo die natürlichen Boraussetzungen gegeben sind, eine Spezialisierung eintreten, übermäßig hohe Zölle auf Rohstoffe und Halbfabrikate werden ermäßigt und die Produktion daher verbilligt werden. Es wird zwischen dem deutschen und dem österreichisch-ungarischen Wirtschaftsgebiete eine zweich mäßige Arbeitsteilung ermöglicht werden.

Produktionsstätten mit ungünstigem Standorte werden allerdings leiden. Demgegenüber muß aber darauf verwiesen werden, daß an die Stelle solcher Unternehmungen gewiß andere treten werden,

benn die Folge wird sein, daß so manche richtig gelagerte Industrien entstehen und Rapital, Techniker, Arbeiter usw. sich diesen zuwenden werden. Um nur ein Beispiel zu nennen, sei darauf berwiesen, daß österreichisches und ungarisches Rohholz nach Deutschland gelangt, wo es in durchaus unzweckmäßiger Weise berarbeitet wird, dazu vielsfach noch mit Arbeitskräften, die aus Böhmen einwandern, weil die eigenen Arbeitskräfte nicht hinreichen; es wäre viel ökonomischer, wenn diese Rohstoffe und Arbeitskräfte an Ort und Stelle selbst Verwendung fänden.

Sinzelne Opfer werden der großen, der Allgemeinheit dienenden Sache wohl gebracht werden müssen. Diese Opfer werden sich dann auf ein Mindestmaß beschränken, wenn auf Grund einer Zoll= und Birtschaftsgemeinschaft entsprechende, unter Umständen auch von den Staaten zu beeinflussende Kartell= oder Syndikatsein= richtungen zustande kommen, um vor allem die Rahonierung des Absatzs innerhalb des Gebietes der Zollgemeinschaft selbst, ebenso wie auf dritten Märkten durchzusühren.

Eine ungunftige Beeinfluffung der öfterreichisch = ungari = jch en Handelsbilanz wird namentlich in den ersten Jahren nach dem Rriege auch deshalb nicht zu gewärtigen fein, weil, wie in Österreich=Ungarn selbst, so auch im Deutschen Reiche, die vorhandenen wirtschaftlichen Kräfte, durch den Krieg wesentlich herabgemindert, vor allem die jogenannten Retablierungsarbeiten auf allen Gebieten, und zwar zunächst im eigenen Lande, werden durchführen muffen: der Wiederaufbau zahlreicher zerftörter oder beschädigter Baulichkeiten und Werksanlagen, die Ergänzung des beschädigten oder bernichteten Rriegsmateriales, die Unlegung entsprechender Referben an diesen und anderen Gegenständen, ferner die allmähliche Wiederauf= nahme der eingestellten Exporttätigkeit in dritte Staaten werden fo bedeutende Mittel in Unspruch nehmen, daß eine nennenswerte Ber= mehrung der Ausfuhr in den verbündeten Staat kaum anzunehmen ist. Dazu kommt, daß die vorhandenen Arbeitskräfte aller Art: jelb= ständige Unternehmer, Angestellte und Arbeiter, in geringerer Zahl als vor dem Kriege vorhanden sein werden und auch aus diesem Grunde eine allzu große Produktionsmenge und infolgedessen eine wesentliche Steigerung des Exportes über die bor dem Kriege erzielte Menge hinaus jo gut wie ausgeschlossen erscheinen darf.

Als eine weitere Schwierigkeit, zu einer Wirtschaftsgemeinschaft

zu gelangen, werden die Unterschiede auf fredit= und währungspolitischem Gebiete angeführt. Diese Schwierigsteit darf nicht überschätzt werden und könnte wohl überwunden werden. Gewisse Mängel der öfterreichischen und ungarischen Kreditwirtschaft könnten gerade infolge einer Wirtschaftsgemeinschaft mit dem Deutschen Reiche leichter und rascher behoben werden, als es ohne einen solchen Zusammenschluß möglich wäre. Bei dem großen Interesse, welches die deutsche Volkswirtschaft, wenn sie mit der österreichisch-ungarischen in einer Wirtschaftsgemeinschaft lebt, auch in kreditwirtschaftlicher Hinsicht an dem Erstarken Österreich-Ungarns nehmen muß, ist eine stärkere Verwendung deutschen Kapitals in Österreich und Ungarn vorsauszusehen.

Schließlich wird auf die Verschiedenheit der Rechtsord= nungen in den beiden Bentralmächten als ein Sindernis der Wirtschaftsgemeinschaft hingewiesen. Wie Professor Dr. Sperl in Versammlung Sed Niederöfterreichischen Gewerbevereines (Wochenschrift dieses Bereines vom 22. April I. 3.) ausführte, besaß Österreich und Deutschland noch bor wenigen Jahrzehnten überein-Inzwischen find aber immer fühlbarere stimmende Sandelsgesete. Unterschiede entstanden, die zwar oft nur Nebensächliches betreffen, in der täglichen geschäftlichen Gebarung aber den Berkehr mit zwedlosen Mühen und Rosten belasten. Doch gelten auch innerhalb des ein= heitlichen österreichisch=ungarischen Wirtschaftsgebietes (in Österreich= Ungarn, Proatien, Bosnien ufm.) verschiedene Bejete, auch insoweit sie das Wirtschaftsleben betreffen, obwohl diese Gesetze inhaltlich unter= einander und mit den Besetzen des Deutschen Reiches vielfach verwandt find. Bewiß wird es kaum in absehbarer Zeit zu einer Angleichung des Familien= und Cherechtes, des Erbrechtes, des Immobiliarrechtes kommen, denn dort find die Anschauungen und Bedürfniffe der einzelnen Staaten fehr berichieden. Wohl aber könnten alle jene Geseke. welche den Wirtschaftsverkehr unmittelbar berühren, das Sandelsrecht, das Prozegverfahren in Sandelssachen, das außerstreitige Berfahren, die Gesetze über den gewerblichen Rechtsschut, die Bekampfung des unlauteren Bettbewerbes, das Aktien-, Borfen-, Berficherungs- und Seerecht möglichst angenähert werden. Es ware ein sehr bedeutender Fortschritt, wenn der Geschäftsmann in einem großen Ländergebiete Mitteleuropas mit den gleichen Rechtsgrundfäten rechnen könnte, deren genaue Kenntnis er besitt, während es heute selbst Berufsjuristen

schwer ist, das in dem Nachbarlande geltende Recht zu ermitteln und zu wissen. Es wäre ein segensreiches Ereignis, wenn zugleich mit einem Wirtschafts- und Zollverbande auch ein mit teleuropäisich er Kechtsbund zustande käme. Mit Genugtuung kann sestgestellt werden, daß auf Grund einer Anregung von ungarischer Seite (des Geheimen Rates Dr. Wekerle auf der Berliner Tagung der Mittelseuropäischen Wirtschaftsvereine am 24. Juli I. J.) diesen rechtspolitischen Gedanken tatkräftigst Ausdruck gegeben und auch eine darauf bezügliche Entschließung angenommen wurde.

Auch mit Hilfe der Statistik wurde zu beweisen versucht, daß Österreich auf vielen Gebieten wirtschaftlich schwächer entwickelt sei und daher nicht die Hand zu einer Wirtschaftsgemeinschaft mit dem stärkeren Deutschen Reiche bieten könne. So wurde in den Mitteilungen des "Industriellen Klub" in Wien vom 31. März 1. 3. bersucht, die Entwicklung der einzelnen Industrien im Deutschen Reiche und in Biterreich-Ungarn auf Grund produktionsstatistischer Daten zu vergleichen, um daraus einen Schluß zuungunften der Wirtschaftsgemeinschaft abzuleiten. Wie wenig exakt und schluffig aber folche Studien sind, geht daraus hervor, daß man auf österreichischer Seite veraltete und nicht das gleiche Sahr betreffende Daten usw. aus der Betriebszählung des Sahres 1902 und auf deutscher Seite die Bählung des Jahres 1907 miteinander verglich. So ist bloß in dem Jahrzehnt 1900-1911 die Bahl der Dampftessel in Ofterreich um 23 %, die der unfallversicherungspflichtigen gewerblichen Betriebe um 35 %, der Fabrikbetriebe um 40 % gestiegen! Ein weiterer Fehler diefer Erhebung ift, daß die Bahl der Fabrikbetriebe in Deutschland und Ofterreich, ferner die Bahl der Arbeiter und der Pferdestärken ohne weiteres miteinander verglichen ift und hiebei Ungarn wegen mangelnder Bahlungen überhaupt ausgeschaltet blieb, während man denn doch, wie insbesondere Hofrat Professor von Philippovich (vgl. Wochen= schrift des Niederösterreichischen Gewerbevereines vom 6. Mai I. 3.) ausführte, diese produktionsstatistischen Daten nur im Berhältnis zur beiderseitigen Bebolkerung mit= einander bergleichen dürfte. Aus der Statistit des Industri= ellen Rlub würde hervorgehen, daß zum Beispiel in der Textilindustrie Dfterreiche 549 000 Arbeiter mit 251 000 Pferdeftarken, im Deutschen Reich rund 1 Million Arbeiter mit 886 000 Pferdestärken verwendet wurden. Die nach der Bevölkerungsziffer reduzierten Bahlen für das

Deutsche Reich würden aber nur 481 000 Arbeiter und 407 000 Pferdesstärken, also relativ sogar weniger als in Österreich (ohne Ungarn) betragen.

Aber selbst wenn man die absoluten Ziffern ohne Berücksichtigung der Bevölkerungsziffern miteinander vergleicht, ergibt sich noch kein ablehnendes Urteil in bezug auf die Wirtschaftsgemeinschaft. Wenn ein und dieselbe Industrie in Österreich=Ungarn weniger Betriebe mit weniger Arbeitern zählt als im Deutschen Reich, so solgt doch daraus noch nicht, daß die betreffende österreichische Industrie auch weniger leistungsfähig ist und nach Maßgabe ihrer Produktionsmenge insbessondere nicht auch zum Exporte entsprechend befähigt erscheint. Oder anders ausgedrückt: wenn man in einer Zolltarisklasse sindet, daß die österreichisch=ungarische Einsuhr aus Deutschland doppelt so groß ist als die Ausfuhr dorthin, so ist das kein Beweis der geringeren Leistungsfähigkeit der betreffenden österreichischen Produktion, da ja auch die Ausschr Österreichs in andere Länder in Betracht kommt.

II. Stellungnahme der einzelnen Produktionszweige zur Wirtschaftsgemeinschaft.

Rach diesen einleitenden Bemerkungen sollen die wichtigeren Produktionszweige Österreich=Ungarns in bezug auf die Wirtschafts= gemeinschaft mit dem Deutschen Reiche kurz erörtert werden, insoweit dem Verfasser auf mündlichem oder schriftlichem Wege Äußerungen zusgekommen sind.

- a) Bertreter der Glas industrie erklärten, daß derjenige Teil dieses Produktionszweiges, welcher gewöhnliche Ware herstellt, sich gegen eine volle Zollunion aussprechen müsse (allerdings bestehen hier verhältnismäßig ziemlich hohe Zölle). Dagegen ist der sehr bedeutende Teil dieser Industrie, welcher schon jest exportiert (in Nordböhmen) und welcher Glasschmuck aller Art, Beleuchtungsgegenstände usw. herskellt, auch für die völlige Zollunion. Das Gleiche gilt von den wichtigssten Zweigen der Reramik.
- b) Bertreter der Baumwollindustrie erklärten zunächst bezüglich der Spinnerei, einer Zollgemeinschaft mit Zwischenzöllen nicht ablehnend gegenüberzustehen. Die allgemeine Meistbegünstigung, namentlich gegenüber Großbritannien, würde in Wegfall kommen, die Herstellungskosten in Österreich und in Deutschland seien in dieser In-

dustrie nicht wesentlich verschieden, weil beide Staaten den für die Herstellungskoften hauptfächlich maßgebenden Rohstoff zu importieren haben. Allerdings verfügt Deutschland über günftigere Frachtverhältniffe, obwohl Öfterreich von Jahr zu Jahr größere Mengen bon Baumwolle über Trieft beziehen kann, ferner über eine größere Konzentrierung der Betriebe und über günstigere Standorte der Betriebe (in der Rähe größerer Städte), über höhere Intelligenz der Arbeiter und über eine größere Spezialisierung. Doch ift die Rolle des Arbeiters in der mechanischen Spinnerei im Verhältnis zum Produktionswert des Gespinstes eine geringe. Als ein Vorteil der Zollannäherung wurde erklärt, daß die in Biterreich, aber auch in Deutschland vorkommenden, lange dauernden Überproduktion szeiten, namentlich infolge der oftmaligen Störung des Exportes, ohnehin derzeit die Bölle praktisch wirkungslos machen, indem der inländische Preis den Zoll nur selten ausnüten könnte. Durch eine beiderseitige Bollermäßigung wäre es aber möglich, einen besseren Ausgleich der Produktionen herbeizu= führen und Krisen seltener und kürzer zu machen.

Weniger günstig äußerten sich die Vertreter der Webereien. Die Baumwollgewebe haben in Österreich-Ungarn allerdings ziemlich hohe Zölle (30 % vom Preise). Diese Industrie versügt in jenen Produkten, wo Geschmack und Schönheit der Ausführung in Betracht kommen, schon jest über einen regelmäßigen Export, auch nach Deutschsland. Ungünstig wirken hier teure Appretur, die hohen Zölle auf Chemiskalien usw. Bei einer Zollermäßigung wäre nach einer Übergangszeit wohl eine größere Spezialisierung infolge des größeren Absahes zu gewärtigen.

- c) Die Leinen in dust rie, eine ausgesprochene Exportindustrie, ist schon derzeit nur durch niedrige Zölle geschützt und hat keinen wesentslichen Einwand gegen den Zollanschluß vorgebracht.
- d) Auch aus den Kreisen der Wollenindustrie sind keine Borbalte gegen die Ermäßigung der Zölle geäußert worden. Die Übersgangsschwierigkeiten ließen sich überwinden. Die österreichische Wollensindustrie ist gut eingerichtet, ihre Betriebe sind konzentriert, die Arsbeiter leistungsfähig, die Unternehmer kapitalkräftig. Sie dürste durchschnittlich wohl nicht schlechter gestellt sein als die Deutschlands. Bei einer Zollannäherung würde sich diese Industrie noch weiter speziaslisieren können.
 - e) Besonders ungunftig gestellt ift die öfterreichische Seiden=

industrie. Sie ist in einer ruckläufigen Belvegung begriffen, leidet stark unter dem Importe aus Stalien, der Schweiz, Frankreich ufm. Ihre Betriebe find nicht konzentriert und weit entfernt bon den Beredlungsbetrieben, welche infolge der hohen Roften der Chemikalien fehr teuer arbeiten. Die geringe Bahl größerer Städte und die berhältnismäßig geringe Rauffraft des Publikums erschweren den Absat. Im Handelsvertrage mit der Schweiz und anderen Staaten wurden die Bölle auf Seidenwaren außerordentlich weitgehend ermäßigt. Bangfeidene glatte Gemebe jum Beifpiel haben nur einen Bollichut von 7—8 heller pro Meter Stoff. Gleichwohl wurde auch hier Export erzielt, namentlich dort, wo Geschick und Geschmack der Arbeiter ent= scheiden. Hier wird es wohl notwendig sein, bestimmte Zölle auch künftighin noch aufrechtzuerhalten, wenn anders nicht derartige Produktions= und Absakkonventionen zwischen den deutschen und den österreichischen Werken zustande kommen, welche die berechtigten Intereffen der öfterreichischen Industrie wahrnehmen.

- f) Weit günstiger entwickelt ist die Wäschewarenerzeugung in Sterreich. Es wird hier verhältnismäßig billig produziert. Der Geschmack hat über so manche ausländische Konkurrenz gesiegt. Die Ermäßigung der beiderseitigen Zölle wäre anzustreben.
- g) Ebenfalls günstig entwickelt sind die meisten Zweige der Bekleidungsgewerbe. Kunstblumen, Schmucksedern, Damen- und Herrenkleider, Hüte, Handschuhe, Schirme werden zum größten Teil
 unter günstigen Verhältnissen erzeugt und exportiert. Die Einfuhr ist
 eine verhältnismäßig geringe. Nur einzelne Erzeugnisse der Massenproduktion (Damenmäntel, gewöhnliche Herrenhüte) spielen in der Einfuhr eine, wenn auch bescheidene Rolle. Auf diese Industrien und Gewerbe wurde auch von deutscher Seite wiederholt als einen Produktionszweig hingewiesen, welcher bei einer Wirtschaftsgemeinschaft auf dem deutschen Markte die Stelle der bisher aus England und Frankreich eingeführten Erzeugnisse einnehmen könnte. In diesem Sinne wirken denn auch sehr verheißungsvoll öffentliche und private Faktoren zusammen, um die "Wiener Mode" tatkräftigst zu fördern.

Besonders ungünstig gestellt ist die österreichische und die ungarische Schuherzeugung. Der Schuhzoll wurde im letten Handelsvertrage mit Italien, weil damals noch ein, wenn auch bescheidener italienischer Import herrschte, kompensando ermäßigt. Es ist gerade seither die Ginsuhr aus dem Deutschen Reiche außerordentlich gestiegen,

während die Aussuhr, an und für sich ziemlich bedeutend, keine besonbere Entwicklung zeigt. Das wichtigste Halbsabrikat dieser Industrie, das Leder, ist mit ungleich höheren Zöllen geschützt als die Schuhe selbst. Ein Paar gewöhnliche Herrenstiefel haben einen Zollschutz von 40—50 Heler. Es ist kein Zweisel, daß die Schuhindustrie eine der wenigen Industrien ist, welche auch im Falle einer Zolls und Wirtsschaftsgemeinschaft noch eines entsprechenden Zollschutzes bedürfen wird.

- h) Kunstgewerbe: Bei den Erzeugnissen dieser Produktion spielt der Joll schon jest begreiflicherweise keine erhebliche Rolle, da der hohe Wert dieser Produkte, die dielsach auf Grund besonderer Aufträge individualisiert hergestellt werden, kaum durch Jölle gesichüt werden kann. Die herdorragende Entwicklung der meisten österereichischen Kunstgewerbe beweist ihr starkes und erfolgreiches Aufstreten in den letzten Ausstellungen in Deutschland (Buchsachausstellung Leipzig, Werkbundausstellung Köln 1914 usw.). Es ist bezeichnend, daß auch die Erzeugnisse der graphischen Künste, welche in Österreichsungarn meist überhaupt keinen Zollschut haben, sich einen herdorzagenden Plat im Ins und Auslande erobert haben. Die Vertreter dieser Industrien und Gewerbe haben sich daher begreislicherweise für die Zollannäherung ausgesprochen.
- i) Zuckerindustrie: Die Zuckerindustrie ist bekanntlich in einem strengen Kartelle organisiert und das Produkt in Österreichsungarn durch eine außerordentlich hohe Steuer (38 K per qm) belegt. Fremde Ware könnte nur mit Hilfe eines gleich hohen Steuerzusschlages eingeführt werden. Die Vertreter dieser Industrie haben sich nicht gegen die Zollgemeinschaft ausgesprochen, da ja gerade hier, ähnlich wie bei anderen Industrien, deren Produkte einer Aufwandsteuer unterliegen, noch am leichtesten eine kartells oder syndikatsähnliche Vereinbarung möglich wäre, um den beiderseitigen Verkehrzweckentsprechend zu regeln, schon deshalb, um eine neue Vereinbarung an Stelle der Brüsseler Zuckerkondention zu setzen.

Die Spiritusindustrie und die Bierbrauerei sind ähnlich zu beurteilen. Auch hier könnte aus steuerpolitischen Kücksichten sowie mit Hilfe der bestehenden Organisationen der Zwischenberkehr derart geregelt werden, daß die Industrien weder in Österreich-Ungarn noch in Deutschland irgendwie Schaden erleiden.

k) Chemische Industrien: Abgesehen von einigen wenigen

großen Betrieben und einigen wenigen Erzeugniffen wird meift über ungunstige Produktionsberhältnisse berichtet. Bum Teile die sehr hohen Zölle auf die Ausgangsprodukte, zum Teile der Mangel ent= sprechender Organisationen behinderten bisher die Entwicklung und förderten die Einfuhr. Für manche chemische Erzeugnisse werden Ausaleiches oder Zwischenzölle wohl beibehalten werden muffen. In zwischenstaatliche Bereinbarungen manchen Fällen werden möglich fein, fo daß der Boll keine Rolle zu fpielen haben wird. Wieder in anderen Fällen wird man, wie jum Beifpiel in der Farbstoffer= zeugung, der unbestrittenen Weltstellung der deutschen Produktion wohl auch in Österreich-Ungarn Rechnung tragen können, zumal bei Berbilligung der Ginfuhr diefer Produkte infolge der Beseitigung der Bölle die verarbeitenden Industrien wesentliche Vorteile erhalten fönnten.

1) Die österreichische und die ungarische Eisen in dust rie haben vielsache Bedenken gegen die Zollgemeinschaft, ja auch nur gegen die Zollannäherung, vorgebracht. Sie verweisen darauf, daß die Hersstellungskosten in Österreich und in Ungarn viel höher seien als im Deutschen Keiche. Die Materialkosten der großen deutschen Werke seien um $1^1/_2$ —2 K pro q billiger als in Österreich, obwohl auch hier alle Errungenschaften der modernen Technik eingesührt sind. Sin Berstreter der Sisenindustrie erklärte, für die Zollannäherung zu sein, wenn dieselben Zölle wie bisher beibehalten und gegenüber dritte Staaten noch höhere Zölle erstellt würden, ein Standpunkt, der vielsleicht privatwirtschaftlich, aber nicht volkswirtschaftlich zu rechtsertigen ist: Hervorragende Vertreter der Sisenindustrie haben in der vom österreichischen Handelsministerium veranstalteten Kartellenquete selbst erstlärt, daß über eine Ermäßigung der gegenwärtigen Sisenzölle gessprochen werden könnte.

Auch hier ist die Frage aufzuwerfen, ob ein deutsch=österreichisch=ungarisches Eisenkartell oder = Shndikat möglich wäre. Gewiß können solche Organisationen der Judustrie nicht gleichsam vom Staate aufgezwungen werden, da ja jeder starke Außenseiter die Organisation wieder umstoßen würde. Ebenso ist es richtig, wie ein Vertreter der Eisenindustrie einwendete, daß auf eine Konvention kein handelse politischer Staatsvertrag aufgebaut werden darf. Doch ist es bekannt, daß Konventionen bestehen, welche weit stärker sind als Gesetzgebung und Verwaltung und es ist nicht abzusehen, ob nicht unter dem Drucke

der politischen und volkswirtschaftlichen Notwendigkeit zwei Staaten die Kondentionen zustande bringen können — bestehen doch schon jett zwischenstaatliche Kartelle und Trusts mit einer genauen Regelung des Absatzs und der Preise, so daß die Zölle der beteiligten Staaten ohnehin keine Schutzunktion mehr ausüben.

Ein besonderer Borteil der Berabsetzung diefer Bölle ware der, daß viele andere Industrien, welche Gifen verarbeiten, sowohl beim Bau der Fabriken als auch bei der Erzeugung ihrer eigenen Produkte günstiger gestellt würden und dann eher für den Zollanschluß eintreten könnten. Gewiß würde der dadurch bewirkte Preisunterschied kein fehr bedeutender sein. Es wurde aber dem Berfasser zum Beispiel bon einem Seidenwarenfabrikanten berechnet, daß der Bau feiner neuen Fabrik in Öfterreich rund drei Millionen K kostete, in Deutschland wegen der niedrigen Materialpreise für Gisenkonstruktionen, Bebstühle usw. nur zwei Millionen K gekostet hätte. Da der Umsat einer solchen Fabrik im Jahre höchstens den Serstellungskosten gleichkommen kann, fo ift der Umfat mit den Zinsen und der Tilgung des Differenzbetrages, das ist etwa mit $125\,000~\mathrm{K}$ vorbelastet $=4-5\,\%$ des Umsates. Die Zollherabsetung würde allerdings bestehenden Fabriken nicht mehr zugute kommen, es könnten aber deren Tilgungs= kosten günstiger eingestellt werden und sie hätten doch den namhaften Borteil einer rascheren und billigeren Bergrößerung, der leichteren Einstellung moderner Arbeitsmaschinen usw.

Bon einem Bertreter der Gisenindustrie wurde geltend gemacht, daß im Falle eines Zollanschlusses mit niedrigeren Zwischenzöllen die Preise nicht nur in Österreich sondern auch in Deutschland niedriger würden, daß also keine Anderung der Konkurrenzberhältnisse und daher kein leichterer Export nach Deutschland möglich wäre. Doch ist zu beachten, daß, wenn höhere Zölle gegen dritte Staaten als im Zwischenverkehre bestünden, diese höheren Zölle den Inlandpreis in Deutschland und in Österreichsungarn bestimmen würden, namentlich wenn er durch ein deutschsösterreichischsungarisches Syndikat gestückt würde. Aber selbst wenn niedrigere Preise hüben und drüben eintreten sollten, würden sie eine Vermehrung des Absahes und damit doch eine Erhöhung des Exportes ermöglichen.

m) Die Ermäßigung der Eisenzölle würde vor allem anderen der Maschinenindustrie zugute kommen, denn einzelne Sisenzölle sind in der Tat in einer Höhe erstellt, welche volkswirtschaftlich nicht mehr

a) Deutsche Erzeugungskoften:

gerechtfertigt werden kann. Zum Beispiel beträgt der Zoll auf Gisenblech über 1 mm stark 9—10 K bei einem Handelswerte von 13—14 K;
so groß dürfte denn doch nicht der Unterschied der Produktionskosten
in Österreich-Ungarn gegenüber den konkurrierenden Staaten sein. Die Eisen verarbeitenden Werke, welche derzeit unter verhältnismäßig
ungünstigen Verhältnissen produzieren (höhere Materialkosten als in
Deutschland, geringere Spezialisierung) könnten bei einer Ermäßigung
der Materialkosten den Betrieb auf breiterer Grundlage und damit
auch die Spezialisierung eher durchsühren, als es jest der Fall ist.

Von einem österreichischen Maschinenfabrikanten, der auch die deutsche Industrie gründlich kennt, erhielt der Verfasser eine interessante Tabelle zur Verfügung, welche auf Angaben, die aus der Praxis stammen, aufgebaut ist. Aus dieser Tabelle ist zu ersehen, wie die österreichische Produktion sich gegen die deutsche jetzt und bei Anderung des Zollschutzes stellen wird. Es sind vier Alternativen besrechnet und zwar:

			Lohn, bei hohen Materialpreisen und hoher Regie;
c)	"	u .	bei gleichem Ubjat wie Deutschland, folglich mit gleichem Lohn, jedoch noch mit hohen Materialpreisen und hoher Regie;
d)	"	"	bei gleichem Absatz wie Deutschland, folglich mit gleichem Lohn und mit bis auf 10% Differenz ermäßigten Materialkosten, aber noch mit hoher Regie;

b) Ofterreichische Erzeugungstoften: bei geringem Abiat, folglich mit bobem

e) " " bei gleichem Absaß wie Deutschland, folglich mit gleichem Lohn, mit bis auf 10% Differenz ermäßigten Materialpreisen und bei nur 15% Mehrregie infolge Forts fall des generellen Schutzosses.

Material und wiegt nach der Fertig-	Materialtoften Lohn Regie		4 =	F 0	4 =	4 1	4 -
bearbeitung 1000 kg.	Summe	K	298	413	399	331	325
Höherer Preis gegenüber Deutschland au rechnet	f 100 kg ge=	1.5		11 5	10.1		2.7

Jetiger Zollschut (vertragsmäßig)

d

15.0

· · · ·	"	132 198	$\frac{145}{261}$	132 238	$\begin{array}{c} 132 \\ 238 \end{array}$	132 217
g ge=	К		16,4	12,8	6,6	4,5
Jehiger Zollschut (vertragsmäßig)			20,0			
• •	"	396 594	436 784	396 714	396 714	653
g ge=	к.					8,5
	Summe g ge= alfosten Summe g ge=	Summe K g ge= K alfosten K " Summe K 1	## 132 ## 198 Summe K 594 g ge=	## 132 145 ## 198 261 ## 19	## 132 145 132 ## 198 261 238 ## 198 261 238 ## 261 238 ## 261 238 ## 261 238 ## 262 238 ## 263 262 ## 264 352 352 ## 396 436 396 ## 394 784 714 ## 264 352 1452 ## 396 436 396 ## 396 436 396 ## 396 436 396 ## 396 436 396 ## 396 436 396 ## 398 20,8 ## 31,8	### Table 132 145 132 132 132 132 132 132 132 132 133 238 238 #### Summe K 594 758 722 660 g ge= ### K

Man sieht also unter e), wie nahe die öfterreichische Produktion an die Produktionskoften Deutschlands kommen würde, wenn unsere Handelspolitik uns gleiche Absahmöglichkeiten und die im Rahmen unserer Berhältnisse möglichen Ermäßigungen von Material und Regie bieten würde; andererseits sieht man unter b), um wieviel teurer die öfterreichischen Werke jest erzeugen.

III. Stellungnahme der Arbeiterschaft.

Aus wiederholten Äußerungen in der österreichischen Arbeiter= preffe geht hervor, daß diese noch nicht endgültig zum vorliegenden handelspolitischen Probleme Stellung genommen hat. Auffätze des bekannten öfterreichischen Fachmannes Reichsratsabgeordneten Dr. Renner in der "Arbeiterzeitung" ("Organisiertes Birtschaftsgebiet und Bollunion") gelangen zu keinem ablehnenden Standpunkte. Als Saupteinwand kehrt in der Arbeiterpresse hauptsächlich das Bedenken wieder, daß einem deutsch=österreichisch=ungarischen Wirtschaftsblock imperialistische Tendenzen zugrunde liegen könnten, welche zwar den Schutzoll innerhalb des Verkehres der beiden Zentralmächte unter Umständen ermäßigen, ja teilweise beseitigen, dafür aber gegenüber dritten Staaten um fo mehr an dem Schutzolle festhalten würden. Dieser Einwand erscheint uns entwicklungsgeschichtlich nicht begründet. Die Entwicklung geht nun einmal von kleineren zu immer größeren einheitlichen Wirtschaftsgebieten und läßt sich aus der tatfächlichen Entwicklung der Produktion und des Absahes rechtfertigen: steigende Bevölkerungszahl, steigende Bedürfniffe, steigende Rapitalerubrigungen und daher Notwendigkeit der Beschäftigung der Bevölkerung

im In- und Auslande, Herstellung von Exportüberschüssen, von Kapitalüberschüssen. Die bestehenden geschichtlichen, nationalen und politischen Anschauungen lassen derzeit, und wohl auf absehdare Zeit, einen
allgemeinen Abdau der Zollmauern kaum erwarten, wohl aber drängt
die politisch-wirtschaftliche Entwicklung der Jetzeit, und zwar gerade
unter Einwirkung des Weltkrieges, zur Schaffung größerer Wirtschaftsverbände, um die inneren Produktivkräfte ökonomischer verwerten zu
können, als es innerhalb kleinerer Wirtschaftsgebiete möglich wäre.
Dabei brauchen solche größere Wirtschaftsgebiete durchaus keine aggressive Tendenz gegenüber anderen Wirtschaftsgebieten zu haben, ja
man kann vielmehr hoffen, daß gerade größere Wirtschaftsgebiete
leichter imstande sein werden, zu vertragsmäßigen Abmachungen über
ihren wechselseitigen Handels= und anderen Verkehr zu gelangen.

Von diesem entwicklungsgeschichtlichen Gesichtspunkte aus sollte wohl auch die Arbeiterschaft sich mehr mit dem Gedanken einer deutschsüfterreichisch=ungarischen Wirtschaftsgemeinschaft befreunden. Inspeferne einzelne Produktionen unter der Wirtschaftsgemeinschaft leiden würden, könnte allerdings dies auch gleichzeitig ein Schaden für die betreffende Arbeiterschaft werden, jedoch nur vorübergehend und nicht dauernd. Etwa frei werdende Arbeiter würden entweder in anderen Betrieben des Insandes oder des Nachbarstaates beschäftigt werden können und zwar wahrscheinlich zu günstigeren Bedingungen, als es sonst der Fall wäre.

Auch sollten sich die Arbeiter die Frage vorlegen, ob bei dem Fortsbestande der jetzig en Handelspolitik, also wenn die bisherigen Wirtsichaftsgebiete beibehalten würden, auch die Fortdauer der bisherigen Unternehmungen unbedingt gesichert erscheint.

Andererseits würden alle Borteile, welche sich aus der Birtschaftsgemeinschaft ergeben und sich in besseren Produktionsverhältnissen, in Resormen des Areditwesens und der Berwaltung kundtun, gewiß nicht zuletzt auch der Arbeiterschaft zugute kommen, ganz abgesehen davon, daß eine naturgemäße Folge der Birtschaftsgemeinschaft auch die Angleichung der beiderseitigen sozialpolitischen Gesetzgebung sein müßte.

Diese Gesichtspunkte sehlen gänzlich in der sonst nicht unintereisanten Studie, welche E. Barga, ein ungarischer Schriftsteller, kürzlich in der "Neuen Zeit" vom 21. Mai l. J. gegen den Plan eines deutsch-österreichisch-ungarischen Zollverbandes veröffentlichte.

Unhang.

Wichtigere Außerungen industrieller und gewerblicher Körpersichaften Österreichs über die wirtschaftliche Annäherung an das Deutsche Reich.

1. Am 18. April 1915 sanden in Bien die Berhandlungen der Mitteleuropäischen Birtschaftsvereine in Bien und Budaspest statt; es wurde folgendes Kommuniqué verlautbart:

"Der Mitteleuropäische Wirtschaftsverein über das Berhältnis zwischen Diterreich und Deutschland. Gestern fand in Wien unter dem Borfige der Bereinspräsidenten Dr. Ernst Freiherrn von Plener und Dr. Alegander Bekerle eine gemeinsame Situng der Borftandsmitglieder der mittel= curopäischen Wirtschaftsvereine in Ofterreich und Ungarn statt. Die Bertreter der Bereine besprachen zunächst das wirtschaftliche Berhältnis zwischen Dfterreich und Ungarn. Es wurde einmütig festgestellt, daß die wirtschaft= liche Einigung zwischen den beiden Staaten der Monarchie allen handelspolitischen Berhandlungen mit auswärtigen Staaten vorangehen muffe. Auch gaben alle Unwesenden der Ansicht Ausdruck, daß die Einigung zwischen Österreich und Ungarn auf Grund der wirtschaftlichen Gemeinichaft geboten sei. Sodann wurden die im Deutschen Reiche gutage getretenen, auf eine handelspolitische Unnäherung zwischen dem Deutschen Reiche und Ofterreich-Ungarn gerichteten Bestrebungen die Diskuffion geavgen und alle Unnäherung entsprechend ben Tendenzen ber Mitteleuropäischen Wirtschaftsbereine unter gewissen Boraussetungen, insbesondere jener der Aufrechterhaltung der wirtschaftlichen Selbständigkeit der Monarchie, für wünschenswert erklärt.

2. In der Plenarsigung der Sandels = und Gewerbekammer in Brünn am 19. Upril diefes Jahres ftellte Rommerzialrat Beran die Anfrage, warum das Rammerprafidium bei den in Berlin jungst ftatt= gehabten Beratungen, betreffend unfere zufünftige Sandelspolitit, nicht Baron Saupt erwiderte, daß diese Bersammlung in vertreten war. Berlin keinen offiziellen Charakter hatte, und die einzelnen Herren den Beratungen nur als Privatpersonen beiwohnten. Im gegenwärtigen Zeitpuntte Stellung zu nehmen, mare verfrüht. Eine Bollunion mit dem Deutschen Reiche, das ist die völlige Zollfreiheit im gegenseitigen Berkehre, wird von keiner ernst zu nehmenden Seite angestrebt und wäre gewiß nicht im Interesse der österreichischen Gesamtindustrie. Hingegen eröffnet die Frage der Einräumung gegenseitiger Bollbegunftigungen im Zwischenverkehre zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland den Ausblick auf eine weite Reihe gunftiger Entwicklungsmöglichkeiten. Gin festes und inniges Busammengeben Österreich-Ungarns und Deutschlands auch in wirtschaftlichen Angelegenheiten kann und foll die Stellung der Berbundcten allen anderen Mächten gegenüber kräftigen. Das Präsidium der Brünner Kammer wird nicht verfehlen, die Bestrebung auf eine wirtschaftliche Un-

Schriften 155. II. 10

lehnung an Deutschland aufs eifrigste zu verfolgen. Herr kaiserlicher Rat (Brünfeld sich biesen Alnschauungen an.

3. In Auffig fand am 22. April dieses Jahres eine Bersammlung der Sektion Aufsig des "Bund der Industriellen Österereichs" statt, in welcher Präsident Karl Wolfrum zu solgender Enteschließung gelangte:

Prafident Karl Wolfrum entwickelte in einer intereffanten Darstellung die Perspettiven des mitteleuropäischen Birtschaftsbiodes. Die mittleren und fleineren europäischen Staaten werden sich nach dem Rriege über ihre handelspolitische Zukunft zu entscheiden haben: Anlehnung und Schutz gegen die Weltmächte könnten sie nur bei der deutscheöfterreichischen Birtichaftsgemeinde finden. Redner beantragt folgende Resolution: "Der Beltkrieg hat uns gezeigt, in welcher Gefahr die wirtschaftliche Entwicklung der Zentralmächte sowie ganz Mitteleuropas sich besindet, wenn England ınit seinen Kolonien, Amerika und Ditasien als abgeschlossene Wirtschaftsgebiete uns entgegentreten. Der uns gebührende Anteil am Weltverkehre fann nur gesichert werden durch engen Anschluß aller dabei gesährdeten Staaten, einschließlich des Drients. Wir fürchten nicht, daß die öfterreichische Industrie dadurch andauernd geschädigt wird, glauben vielmehr, daß die Opfer, die vorübergehend dafür aufgebracht werden müßten, reichlich aufgewogen werden durch die nachfolgende bedeutende Entwicklung." (Einîtimmig angenommen.)

4. Über Anregung des Präsidiums der Reichenberger Hans dels= und Gewerbekammer hat am 20. April 1915 in Rumburg unter dem Borsitze des Kammerrates Julius Pfeifer eine sehr zahlreich besuchte Bersammlung von Industriellen stattgefunden, welche von den industriellen Berbänden in Hainspach, Rumburg, Schluckenau und Schönlinde einberufen worden war, um deren Mitgliedern Gelegenheit zu einer Erörtestung der zufünstigen Gestaltung unserer handelspolitischen Beziehungen zum Deutschen Reiche zu geben.

Junächst besprach der Handelstammersekretär Regierungsrat Dr. Casrus in einer aussührlichen und sehr interessanten Darstellung den ganzen Kompley der schwierigen Frage, von dem Gedanken ausgehend, daß die politische und militärische Gemeinschaft mit dem Deutschen Reiche sich nach dem Kriege unmöglich in nichts auslösen könne, daß vielmehr eine dauernde und kräftige Spur dieser engen Berbindung auch in der wechselseitigen Birtschaft der beiden Staaten übrigbleiben müsse. Das sei keine undestimmte Gefühlspolitik, sondern darin bergen sich durchaus reale Erwägungen. Man dürse aber der österreichischen Industrie keine Opfer zumuten, die ihr ans Leben gehen. Bor dieser Grenze müssen alle Kombinationen haltmachen, nicht bloß deshalb, weil alle, die auf unserer Seite an der Lösung des Problems mitzuwirken haben, zur Bahrung der Intersessen der österreichischen Industrie verpflichtet sind, sondern besonders aus dem Grunde, weil in einer ungleichen Berteilung der Borteile und der

Lasten der Reim der Unbeständigkeit jeder wirtschaftlichen und handelsvolitischen Reubildung läge.

Unter diesen Gesichtspunkten erörtert nun Dr. Carus die Wege, welche unsere Handelspolitik in Zukunft gehen könne, um zu einer über das Maß des derzeitigen Handelsvertragsshiftems hinausgehenden engeren Berbindung mit dem Deutschen Reich zu gelangen, wobei insbesondere der Plan der vollkommenen Zollunion, das Zwischenzollshiftem und das Shitem der Borzugsbehandlung mit dem Ausblick auf den mitteleuropäischen Wirtsichaftsblock und seine Ergänzung nach dem Südosten eingehend besprochen wurden.

In der lebhaften Debatte, an welcher sich zahlreiche Industrielle beteiligten, trat im allgemeinen die insbesondere von dem Großindustriellen Kammerrat Pfeifer vertretene Meinung zutage, daß bei dieser Frage nicht so sehr die einzelne Zollposition, als vielmehr die Abänderung und Berbesserung unserer Produktions und Absahbedingungen im Bordergrunde stehe, unter der Boraussehung, daß eine Umgestaltung des Berwaltungsvorganismus, eine Reuordnung der inneren Belastung der Industrie sowie eine Erleichterung der Kapitalvereinigung eintreten, könne an eine weitzgehende wirtschaftliche Annäherung an das Deutsche Reich gedacht werden. Diese werde zwar vielsach zu einer anderen Betriebseinrichtung der österreichischen Industrie sühren und zwingen, gewissermaßen umzulernen, allein auf der anderen Seite würde die Erweiterung des Konsumgebietes diese Nachteile bis zu einem gewissen Grade ausheben und insbesondere zu einer Spezializierung sühren, zu der die österreichische Industrie bisher insolge der inneren Absahverhältnisse nicht gelangen konnte.

5a. In der Monatsversammlung des Industriellen Klub vom 22. April 1915 erwiderte Bergrat Mar Ritter von Gutmann auf eine Anfrage in der gestrigen Monatsversammlung des Industriellen Klub, welche Stellung der leitende Ausschuß gegenüber der wirtschaftlichen Unnäherung an Deutschland einnehme, daß die Brufung der einschlägigen Brojette einem ad hoe konstituierten handelspolitischen Romitee übertragen sei. Er führte dann weiter aus: Die in weiten Ereisen lebhaft diskutierten Brojekte bezwischen den beiden äußersten Extremen wegen sich - pragmatische Bollunion und Erhaltung des Statusquo mit einer Reihe von als Zwischenglieder. Fait allen Projekten gemeinsam ift *<u>Barianten</u>* das Bestreben, das politische Bundnis mit Deutschland, das durch die Baffenbrüderschaft die Beihe der Ungertrennlichkeit empfangen, zumindest in der Form einer Annäherung auf das wirtschaftliche Gebiet zu übertragen. Abgesehen von der Kollision mit staatsrechtlichen und konstitutivnellen Einrichtungen liegt vom industriellen Standpunkte aus die Sauptschwierigkeit für die Realisierung dieser Brojekte in der Ungleichartigkeit der Produktions= und Absatbedingungen, der Rohstoffverhältnisse, der Berkehrswege und Transportkosten, der Besteuerung, und zwar sowohl der direkten Steuern als auch der mit den Berbrauchsabgaben in enger Berbindung stehenden Berbrauchszölle, der Monopole, der Handelsgesetzung,

der sozialpolitischen Gesetzgebung, serner in der hoffentlich nur vorübergehenden Disparität der Baluten und insbesondere in dem unabänderlichen Unterschiede der Distanzen zwischen den Produktionsstätten und dem Meere. Das politische Bündnis ist basiert auf der unerschütterlichen Grundlage der voll und gang fich bedenden Identität der Intereffen. Die unwiderstehliche Anziehungskraft der Gleichartigkeit hat das zusammengefügt, was ausammengehört. Die Gleichartigkeit als Ursache erzielte als Endwirkung das politische Bündnis. Es fragt sich nun, ob umgekehrt verschiedenartige wirtschaftliche Berhältnisse sich durch ein Bundnis in gleichartige gestalten laffen. Es fragt fich ferner, ob, unbegrenzt, mit dem Grade der Unnäherung unter allen Umständen der Gewinn für die Gemeinschaft und für die Teile derselben sich erhöht; es fragt sich insbesondere, ob der in zwingende Form gefügte Busammenichluß bon Gegenfaten mehr Gemahr bietet für die wirtschaftliche Festigung der Freundschaft, die uns so sehr am Herzen liegt, als eine mehr freie Bereinigung, welche dadurch, daß sie beiden Teilen jum Borteile gereicht, die Burgichaft in sich schließt, von Dauer zu fein. Als Richtschnur für die zu stellenden Anträge hat das handelspolitische Romitee des Klubs einen Beschluß gefaßt, welcher als Grundprinzip die wirtschaftliche Unnäherung an Deutschland festhält, jedoch unter voller Bahrung der Selbständigkeit und Ginheitlichkeit des Wirtschaftsgebietes Österreich-Ungarns als unerläßliche Borbedingung für die Selbständigkeit der Monarchie, für deren politische und wirtschaftliche (Brogmachtstellung unsere Truppen gegenwärtig kämpfen.

56. Die Jahresversammlung des Industriellen Klub am 17. Juni 1915 unter dem Borsitze des Bizepräsidenten Oskar von Heintsche L. Der erstattete Bericht enthält über die wirtschaftliche Ansnäherung der Monarchie an das Deutsche Reich nachstehende Mitteilung:

Der Ausschuß des Industriellen Klub stellte in seiner Sitzung vom 11. Mai 1915 fest, daß er satzungsgemäß die Frage der wirtschaftlichen Unsnäherung an das Deutsche Reich nur vom industriellen Standpunkte beshandeln könne, losgelöst von allen politischen Rücksichten, da die Bedachtnahme auf die letzteren jenen Faktoren obliegt, welche die endgültige Entsscheidung zu treffen haben. Er faßte hierauf nachstehenden Beschluß:

- 1. Der Industrielle Klub erachtet die wirtschaftliche Annäherung an das engverbündete Deutsche Reich für wünschenswert, jedoch unter voller Wahrung der wirtschaftlichen Selbständigkeit der Monarchie.
- 2. Was die Wahl der Mittel zu dem zu erreichenden Zweck einer wirtsschaftlichen Unnäherung anbelangt, so spricht sich der Industrielle Klub mit aller Entschiedenheit gegen alle jene Projekte aus, welche mit der Einsführung eines mit dem Deutschen Reiche gemeinsamen Außentarises zussammenhängen.
- 3. Die Gleichstellung der beiberseitigen autonomen Zollsäße, wenn auch ausdehnbar auf eine größere Anzahl von Positionen als in den gegens wärtigen Tarisen, erscheint jedoch undurchsührbar für eine Reihe von wichstigen Industrieartikeln mit Kücksicht auf die Berschiedenheit der Produk-

tions= und Absathedingungen und auf die teilweise verschiedenen Intereisen des beiderseitigen Handelsverkehres mit anderen Staaten.

- 4. Der Industrielle Klub fordert sonach die Aufrechterhaltung eines selbständigen autonomen Zolltarifes, als des die Selbständigkeit stützenden Grundpseilers des zollpolitischen Gebäudes.
- 5. Der Industrielle Klub empfiehlt, die Frage auf Grund eines langstriftigen Handelsvertrages zu lösen und zwar mit gegenseitiger Gewährung von Borzugszöllen, die niedriger sein müssen als die anderen Staaten zu gewährenden Bölle.
- 6. Naturgemäß muß bei Festsetzung solcher Borzugszölle bei aller Förderung des gegenseitigen Berkehres das Schuthedürsnis einerseits und die Exportmöglichkeit unserer Industric andererseits vollauf berücksichtigt werden.
- 7. Den speziellen Intereffen Ofterreich-Ungarns an dem Handelsvertehre mit ben Balkanftaaten mußte Rechnung getragen werben.
- 8. Ferner wäre als wirtsamstes Mittel für eine wirtschaftliche Unnäherung der beiden Reiche die Anbahnung einer möglichst gleichartigen Gestaltung auf dem Gebiete der handelspolitischen und zollpolitischen sowie insbesondere der steuerpolitischen Gesetzebung und der Tarispolitik anzustreben.
- 9. Selbstredend ersordert jede Verhandlung mit dem Deutschen Reiche die vorherige langsichtige Regelung unseres Verhältnisses zu Ungarn.
- 6. Der Tepliger Industriellenverband hielt am 24. April 1915 eine Sigung ab, in welcher Handelstammersekretär Regierungsrat Dr. Carus über die zukünftige Gestaltung der handelspolitischen Bezieshungen zwischen Österreichslungarn und Deutschland sprach. Es wurde eine Entschließung angenommen, in welcher sich der Industriellenverband gegen die Schaffung einer vollkommenen Zollunion zwischen Österreichslungarn und Deutschland ausspricht, die er als undurchsührbar und zweckschlich bezeichnet, dagegen eine innigere Berbindung der Wirtschaftsgebiete Österreichslungarns und Deutschlands unter Ausrechterhaltung eines in die geseignete handelspolitische und zolltarisarische Form zu bringenden Schutzes sür unsere Industrie für angezeigt hält.
- 7a. In der Plenarsitzung der Niederösterreich ischen Hansdelse und Gewerbekammer vom 29. April dieses Jahres wurde solgender Tringlichkeitsantrag der Kammerräte Kandl, skrause und Genossen eingebracht, betressend das handelspolitische Bershältnis Diterreich-Ungarns zu Teutschland.
- Die Feinde Siterreichellngarns und Deutschlands führen den Kampf gegen die Zentralmächte mit dem ausgesprochenen Ziel der wirtschaftlichen Bernichtung der verbündeten Reiche, der Haß, den dieser Krieg gesät hat, wird jahrzehntelang nachwirken. Der Kampf gegen Österreichellngarns und Deutschlands Bolkswirtschaft wird nach dem Kriege in der rücksichtselossen Weise sortgesährt werden, wenn diese Staaten nicht imstande sind, einen wirtschaftlichen Machtsaktor zu bilden, gegen den ein solcher Kampf

von vorneherein aussichtstos oder ungemein schwer durchführbar erscheint. Diesen Machtfaktor werden sie aber dem Austande gegenüber nur bilden können, wenn sie beim freundschaftlichsten Einvernehmen mit dem türskischen Bundesgenossen in ein engeres handelspolitisches Berhältnis zueinsander treten. Die dazu notwendigen Borbereitungen werden bereits vor Beendigung des Krieges ersolgen müssen.

Gegenüber den großen Birtschaftsgebieten Rußlands, Englands, Japans und den, wie die Tatsachen zeigen, anglophilen Bereinigten Staaten werden die Zentralmächte getrennt ziemlich ohnmächtig gegenüberstehen. Geeint — bei Aufrechterhaltung eines die Berschiedenheiten der Produktionsbedingungen ausgleichenden Sonderschußes — werden sie eine wirtschaftliche Macht darstellen, welche als ein den vorgenannten Staaten gleichwertiger Faktor bei der künftigen Gestaltung der Handelspolitik mitzureden haben wird.

Eine solche Regelung der wirtschaftlichen Beziehungen der Monarchie zum Deutschen Reiche wird auch der natürliche Kristallisationspunkt für die zufünstige wirtschaftspolitische Gestaltung in Mitteleuropa werden. Ein weiterer großer Borteil liegt unzweiselhaft auch darin, daß wir in Zutunst im nahen und fernen Drient gemeinsam mit der deutschen Boltswirtschaft austreten und an der Erschließung neuer Absatzeitet teilnehmen werden.

Albgeschen von diesen sich in erster Linic aufdrängenden Gründen läßt eine zoll- und handelspolitische Annäherung zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland eine Besserung unserer Produktionsbedingungen, eine Erleichterung der Spezialisierung für die verarbeitenden Industrien, die Hebung unserer Konsumfähigkeit und die Förderung der Exportmöglichkeiten erwarten. Der wirtschaftliche Zusammenschluß mit dem Deutschen Reiche wird gewiß übergangszchwierigkeiten hervorrusen, welche jedoch überwunden werden müssen und welche bei weisem Entgegenkommen gegenüber den davon betrossenen Zweigen der Bolkswirtschaft auch überwunden werden können. Den Interessen einzelner, ja selbst einzelner Produktionszweige,
muß das Wohl des Staates und der gesamten Bolkswirtschaft vorausgehen.

Die Antragsteller sprechen daher die überzeugung aus, daß die Aussgestaltung unserer handelspolitischen Beziehungen zum Deutschen Reiche für beide Staaten eine unbedingte Staats und Bolksnotwendigkeit ist, und daß die Niederösterreichische Handels und Gewerbetammer als erste wirtsichaftliche Bertretung Österreichs sich an die Spitze der darauf abzielenden patriotischen Bestrebungen stellen muß. Sie stellen sonach solgenden Dringslichkeitsantrag:

"Die Kammer wolle in der heutigen Plenarversammlung eine kommission wählen, welche die Frage einer engeren wirtschaftlichen Annäherung zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland einer eingehenden Beratung zu unterziehen und diesbezügliche Anträge zu stellen hat."

Kammerrat & and l begründete die Dringlichkeit des Antrages und den Antrag selbst, indem er darauf hinwies, daß sich die wirtschaftlichen Kreise in Österreich-Ungarn und im Deutschen Reiche immer mehr und intensiwer mit der Frage der Gestaltung der zukünftigen Handelspolitif beschäftigen. Diesbezüglich in der letzten Zeit stattgehabte Beratungen ersaben als leitenden Grundgedanken, daß zwischen Deutschland und Österreichellngarn die enge militärische Freundschaft auch auf das wirtschaftliche Gebiet übertragen werden müsse. Bei der Lösung der wirtschaftlichen Frage zwischen uns und unserem Bundesgenossen müssen große Gesichtspunkte festsgehalten werden. Der möglichst innige wirtschaftliche Zusammenschluß der Berbündeten den großen Wirtschaftsgebieten der Weltmächte gegenüber ist unbedingt notwendig. Deutschland braucht ein starkes Österreichellngarn als Bundesgenossen, und das können wir nur sein, wenn wir eine starke Industrie und ein blühendes Gewerbe haben. (Lebhafter Beisall.)

Der Antrag wurde sodann unter lang anhaltendem Beifall ein = stimmig angenommen und eine Kommission, bestehend aus 16 Mitgliedern, die sämtlichen Wahlkategorien der Kammer angehören, eingesetzt.

7 b. Die Niederöfterreichische Handels = und (Bewerbestammer (Wien) über den öfterreichisch = ungarischen Nussgleich und das handelspolitische Berhältniszu Deutschsland.

In der Bollversammlung dieser Körperschaft am 21. Oftober I. J. wurde (auf Grund des Berichtes der am 29. April I. J. gewählten Kommission) folgende Entschließung einstimsmig angenommen:

Die als Folge des Weltfrieges zu erwartenden Umwälzungen auf dem Webiete der Weltwirtschaft machen es notwendig, dag die öfterreichisch-ungarische Monarchie ihre militärische und politische Bundesgenossenschaft mit dem Deutschen Reiche durch ein wirtschaftliches Bundnis ergänzt. Dieses Bundnis soll die Zentralmächte bei der Bersorgung mit den notwendigen Lebensmitteln, Rohstoffen und Industrieprodukten von ihren politischen und wirtschaftlichen (Begnern unabhängiger machen und zur nachdrücklichen Vertretung ihrer handelspolitischen Interessen auf dem Beltmartte befähigen. In dem Bundnisvertrage, der eine möglichst lange, von allen Abmachungen dieser Art unabhängige Geltungsdauer erhalten joll, ware festzusegen, daß die Bundesgenoffen ihre Sandelspolitik nach einem einheitlichen Blane durchführen, sowie daß sie Sandelsverträge mit dritten Staaten gemeinsam verhandeln und abschliegen werden. Um dies zu ermöglichen, werden sich die beiden Reiche vorher über die den Berhandlungen zugrunde zu legenden Bolltarife zu einigen haben. Dies wird am zweckmäßigsten auf der Grundlage eines einheitlichen Tarifichemas erjolgen. Abweichungen in der Sohe der Bollfate follen auf jene Fälle beichränkt werden, in denen wesentliche Berichiedenheiten der wirtschaftlichen Berhältnisse, insbesondere der Broduktionsbedingungen, dies erforderlich machen. 3m Berkehr der verbündeten Staaten untereinander foll wechfeljeitige Förderung es uns ermöglichen, alle wirtschaftlichen Kräfte zur Ent= faltung zu bringen, die Monjumfähigkeit der Bevolkerung zu steigern, die Erzeugungskoften herabzuseten, die Industrie zu spezialisieren und uns

einen größeren Unteil am Weltmarkte zu erringen. Insbesondere sollen sich die Monarchie und das Deutsche Reich in so weitgehendem Maße zolltarifarisch begünstigen, als es die Rücksicht auf den Schut der heimischen Industrie unter Bedachtnahme auf die Berschiedenheit der Broduktionsbedingungen überhaupt zuläßt. Durch planmäßige Ausgleichung dieser Berschiedenheit wird das Bedürfnis nach solchem Schutz allmählich zu verringern und womöglich zu beseitigen sein. Der Bündnisvertrag foll die Möglichkeit einer einvernehmlichen Aufnahme auch dritter Staaten in ein Bevorzugsverhältnis offenhalten. Um sich die nötige Handlungsfreiheit für den Abschluß eines derartigen Bündnisses zu sichern, ist erforderlich, daß sich die beiden Reiche unter Bedachtnahme auf die beiderseitigen wirtichaftlichen Bedürfnisse bereits vor dem Beginn der Friedensverhandlungen über die in diesen gemeinsam zu vertretenden wirtschaftlichen Forderungen Namentlich ist zu verlangen, daß das Wirtschaftsbundnis der Bentralmächte bereits in den Friedensverträgen mit dritten Staaten Unerkennung findet und jede Anfechtung unter dem Titel der Meiftbegünstis gung von vornherein ausgeschlossen wird. In der Monarchie selbst bildet eine der Hauptvoraussetzungen der angestrebten neuartigen Regelung unserer handelspolitischen Beziehungen zu Deutschland und zu dem übrigen Ausland ein neuer Ausgleichsvertrag mit Ungarn, welcher den Reugestaltungen entsprechend Rechnung trägt. Die bisherigen Ausgleichsvereinbarungen werden zu diesem Zwecke in wichtigen Punkten, namentlich in den die Handels- und Berkehrspolitik betreffenden, wesentliche Underungen und Ergänzungen erfahren müssen. Jedenfalls wird diesmal die oft geforderte "langfristige" Regelung unseres Berhältnisses zu Ungarn erfolgen muffen, ohne die irgendeine weiter ausgreifende Umgestaltung unserer wirtschaftlichen Beziehungen zum Deutschen Reiche nicht denkbar ift. Die Borbereitung der den Ausgleich betreffenden Arbeiten wird ehestens in Ungriff zu nehmen sein. Dagegen müßten Bindungen und Abmachungen, welche mit den bei Beendigung des Weltkrieges zu erwartenden Reugestaltungen in Widerspruch geraten fönnten, vermieden werden. Der endgültige Abichluk eines für längere Zeit bindenden Ausgleichsvertrages wäre vielmehr dem Zeitpunkte vorzubchalten, in welchem ein vollständig klarer Überblick über die Ziele unserer Wirtschaftspolitik gewonnen sein wird und insbesondere die Richtlinien für das wirtschaftliche Berhältnis der Monarchic zu Deutschland durch grundsätzliche Berständigung der beteiligten Regierungen festgelegt sind. In allen diesen wichtigen Fragen der auswärtigen Handelsvolitif und der Erneuerung des Ausgleiches mit Ungarn rechtzeitig gehört zu werden, ist ein den Kammern nach dem Gesetze zustehendes Recht. Die Kammer erwartet daher, daß ihr gerade diesmal, wo diese Fragen eine gang besondere Wichtigkeit angenommen haben, ihr Recht nicht verkurzt werde, sondern ihr seitens der Regierung Gelegenheit gegeben wird, sich über die hinjichtlich der berührten Angelegenheiten bestehenden Absichten und Plänc zu äußern.

Dieser Antrag wurde unter lebhaftem Beifall einstimmig angenommen.

8. Die Settion Wien des "Bund Biterreichischer Industrieller" hielt am 22. Juni 1915 eine Bollversammlung ab, auf deren Tagesordnung das Thema "Der Wirtschaftsbund mit dem Deutschen Reiche" stand. Der Obmann der Sektion, Kommerzialrat Max Roff= führte folgendes aus: Die Wiener Settion umfaffe über 50 Industrien, und die Bertreter fast aller Branchen gaben ihre Ansichten bekannt. Mit vereinzelten Ausnahmen sprechen sich alle diese Außerungen für eine engere wirtschaftliche Unnäherung an das Deutsche Reich aus. Redner polemisiert gegen die Anschauungen jener, welche hierin eine Gefahr für die Entwicklung der heimischen Industrie erblicken. Unternehmungs= geist und Tüchtigkeit seien die Mittel, um über die schwierigsten Lagen hinwegzuführen, und gerade an Tüchtigkeit und Intelligenz fehle es in Österreich durchaus nicht. Wir müssen allerdings bestrebt sein, dem Abzug unserer tüchtigen Kräfte nach dem Deutschen Reiche vorzubeugen. Dieser Abzug ist darauf zurückzuführen, daß der Rahmen der Monarchie für die Betätigung unserer geistigen Kräfte zu klein sei. Die Ansicht jener sei irrig, die verlangen, die öfterreichische Industrie musse vorerst die Berbesserung der Berwaltung und Gesetgebung erzielen, bevor die Frage der wirtschaftlichen Bukunft erörtert werbe. Denn auf Diesem Wege lasse sich das angestrebte Ziel nicht erreichen. Der Abschluß eines engen Wirtschafts= bundes mit dem Deutschen Reiche werde von felbst eine Berbefferung der in Ofterreich herrschenden Produttionsbedingungen gur Folge haben. Redner erörtert die Wichtigkeit einer richtigen Bollgesetzgebung und weift auf die Schikanen hin, denen der öfterreichische Export in den letten Sahren in Frankreich und Nordamerika infolge prohibitiver Auslegung der Bollgesethestimmungen begegnete. Kommerzialrat Roffmahn gelangt zu folgenden Borichlägen: Die beiben Bentralmächte muffen eine gemeinsame Sandelspolitit betreiben und Sandelsvertrage mit dritten Staaten nur gemeinsam und in gegenseitigem Einverständnis abschließen. Die Außenzölle des gemeinsamen Wirtschaftsgebietes, die auch in Zukunft nicht in allen Bositionen die gleichen sein könnten, mußten aus einem Maximal= und einem Minimaltarif bestehen, welch letterer nur benjenigen Staaten bewilligt werden dürfte, die dem neuen Wirtschaftsbund die Meistbegünstigung gewähren. Gewisse für den Berkehr zwischen Deutschland und Ofterreich-Ungarn festzusetende Borzugszölle dürften britten Staaten nicht zuge= standen werden. Der Borzugstarif für den Zwischenverkehr der beiden Bentralmächte mußte aus dem erwähnten Minimaltarif abgeleitet werden. Es sei notwendig den wirtschaftlichen Bündnisvertrag der beiden zentralen Reiche auf längere Beit abzuschließen, die auch für den Bertrag gelten mußte, der zwischen den beiden Sälften der Monarchie zu vereinbaren ware. Dfterreich-Ungarn durfe nach dem Kriege nicht isoliert bleiben, sondern musse jich neue Broduktions= und Absatmöglichkeiten ichaffen. Diefes Biel konne dadurch erreicht werden, daß ein Wirtschaftsbund mit dem Deutschen Reiche abgeschlossen und in Aussicht genommen werde, diesen auf den Balkan auszudehnen und auch die Türkei in diesen Bund einzubeziehen.

9. Gewerbliche Berjammlung im Riederösterreichi= ichen Gewerbevereine am 14. Mai 1915. Als Bertreter von Gewerbegenoffenschaften sind in der Bersammlung anwesend: Genoffenschaft der Drechfler und der dazu gehörigen (Bewerbe, Borfteher Ferdinand Rupp; Bentral-Cinkaufsgenoffenschaft der österreichischen Friseure und Friseurgenoffenschaften in Bien, Obmann Rudolf Sellner; Genoffenschaft der Bürtler und Bronzewarenerzeuger, Borfteber Johann Jelinef; Benoffenschaft der Handschuh- und Bandagemacher, Borfteber Josef Langkammer; Genossenschaft der Harmonikaerzeuger, Borsteher=Stellvertreter Biffer; Genoffenschaft der Juweliere, Gold- und Silberschmiede, I. Borjtand=Stellvertreter Hugo Rohrlvaffer; (Benvifenichaft der Maffeejurrv= gate-Erzeuger, Borfteber Rudolf Schwarz; Genoffenschaft der Runftblumen= und Schmuckfedernerzeuger, Borfteher F. Nowa f; Genoffenichaft der Kupferichmiede. Email= und Blechgeschirrerzeuger. Boriteber Friedrich Bauer; Genossenschaft der Mechaniker, Borsteher Kaiserlicher Rat Franz Laubet; Genoffenschaft der Nadler und Webkammacher, Borfteher Ludwig Nothhelfer; Genoffenschaft der Schildermaler, Borfteber Sans Deigler; Berband der Schloffergenoffenschaften Niederöfterreichs, I. Boritand Roman Fischer: Gremium der Seidenwarenerzeuger, Borsteher-Stellvertreter Franz Georg Bujatti; Genoffenschaft der Erzeuger von Spielwaren, Borfteher Mathias Englisch, Borfteher-Stellvertreter Seb. Munganaft; Genoffenschaft der Erzeuger von Spiritus, Litor, Effig ufw., Borfteber Alfred Abeles; Bereinigung der Bosamentierer Diterreichs, Brafident Philipp Schwarg; Deutsch-Ofterreichischer Gewerbebund, Sefretar Sainglmanr.

Ferner waren folgende Genossenschaften durch Delegierte vertreten: Genossenschaften der Friscure und Raseure, Graveure, Rleidermacher,

Nadler und Webkammacher, Stahl- und Metallschleifer, Zimmer- und Deforationsmaler.

Der Bersammlung wohnte serner als Gast bei: Herr A. Wagner, Präsident der Handwerkerkammer und des bahrischen Handwerkerbundes in München.

Baumeister Gemeinderat Baya: Unser Wirtschaftsleben steht jest vor einem großen Wendepunkt und es gibt für uns nur zwei Möglichkeiten: entweder den wirtschaftlichen Anschluß an Deutschland unter Berücksichtigung eines sukzessiven Abbaues der inneren Zölle und einer gemeinsamen Außenpolitik, oder unsere Jolierung. Durch den Anschluß an Deutschsland eröffnen sich unserer gesamten Geschäftswelt die besten Aussichten auf die Sicherung eines großen Absatzeietes, welches mit Einbeziehung der neutralen Staaten einer Ausbehnung von Ostende bis Bagdad gleichkommt.

Ratürlich muß auch unser Berhältnis zu Ungarn einer Revision unterszogen, zu einem innigeren und stabileren gestaltet werden, welcher unbestingten Notwendigkeit sich Ungarn nicht verschließen kann.

Bleiben wir aber allein, so laufen wir Gefahr, daß wir, in beständigem Haber mit Ungarn, nach dem Kriege wieder dort fortseten werden, wo wir vor demselben aufgehört haben.

Jeder vernünstig Tenkende wird sich daher für das erstere entscheiden, weil es uns die entsprechenden Borteile bietet und ein "Borwärts" in unserer Entwicklung gewährleistet, während im zweiten Falle das gerade Gegenteil eintreten würde.

Obwohl ich dem Baumeisterstand angehöre und dieser Stand, sowie das gesamte Baugewerbe in seiner Tätigkeit auf das Binnenland beschränkt ist, möchte ich Ihnen trohdem auf das wärmste empsehlen, sich für den wirtsichaftlichen Anschluß an Teutschland auszusprechen, weil ich mir aus der Bergrößerung des Absatzeites, aus vermehrter Gins und Aussuhr, einen regeren Berkehr und eine allgemeine Hebung unseres inneren Geschäftselebens erhofse, und insolge der Teckung von neuen Bedürsnissen, durch stete Ausdehnung von Berufszweigen und Betrieben in Form von Ums, Zusund Neubauten indirekt auf ein Emporblühen und eine Bestruchtung des Baugewerbes, welches jest ohnedies ganz darniederliegt, sicher zu rechnen ist.

Im übrigen wissen wir ja, daß hervorragende Männer schon seit geraumer Zeit an der Arbeit sind, um die Lösung vorzubereiten. Soviel von der Haltung Deutschlands bekannt ist, wird es das größtmöglichste Entsgegenkommen bekunden, weil es ein Interesse hat, nicht nur einen tapseren Baffenbruder, sondern auch einen wirtschaftlich starken Bundessreund zu haben.

Da man aber auch hier, wie in der Politik, dem konstitutionellen Staatsgrundgedanken, das ist dem Selbstbestimmungsrechte der Staatsansgehörigen Ausdruck verleihen und es dem gesamten Bolke, zumindest aber den interessierten Ständen überlassen will, ihren freien Willen kundzutun, hat sich der Niederösterreichische (Gewerbeverein, der ja als Anwalt in solchen Fragen in erster Linic kompetent ist, die Aufgabe gestellt, Sie, meine sehr verehrten Herren, hierher einzuladen, Ihnen mit den notwendigen Aufklärungen zu dienen und das Interesse für diesen unausbleiblichen Umsichwung unseres Wirtschaftslebens in Ihnen wachzurusen.

Sie alle, die Ihr Beruf ernähren foll, haben ja die Notwendigkeit, die Entwicklung des Wirtschaftslebens mit Ausmerksamkeit zu verfolgen.

Niederer Krämerneid und fünstlich aufgewühlter Rassenhaß haben uns diesen Krieg aufgezwungen. Aus Nachrichten von allen Kriegsschauplätzen zu urteilen, steht unsere Sache günstig, und mit Gottes Silse wird es uns möglich sein, endlich einen ehrenvollen Sieg zu erkämpsen. (Beisall.) Wie man aber im Frieden für den Krieg rüstet, so müssen wir jetzt schon sür die kommende Friedensära an der Arbeit sein, um unseren Söhnen und Brüdern, wenn sie von der harten und schweren Aufgabe der Burückweisung und Bekämpsung unserer Feinde lorbeergeschmückt nach Hause kommen, wieder vermehrte Arbeitsmöglichkeiten bieten zu können.

Und weil sich aus dem Anschluß an das Deutsche Reich, welches in der wirtschaftlichen Ausgestaltung für uns vorbildgebend ist und über eine ausgezeichnete innere Organisation verfügt, deren Nachahmung von seiten unseres Staates sehr lohnenswert wäre, sich die gewünschten Arbeits-möglichkeiten ergeben, möchte ich Ihnen daher nochmals ans Herz legen, wenn der Ruf an Sie ergeht, zu dieser brennenden Frage Stellung zu

nehmen, diese Gelegenheit mit Rücksicht auf eine dadurch bedingte ungesahnte Entwicklung unseres Geschäftslebens nicht von der Hand zu weisen voer achtlos darüber hinwegzugehen, sondern diese Gelegenheit zu ergreisen und hiefür zu stimmen. (Lebhafter Beisall und Händeklatschen.)

Kammerrat Schneidermeister Wegl=Leckl: Ich bin dem Nieder= österreichischen Gewerbeverein sehr dankbar, daß er es übernommen hat, diese Frage auch in gewerblichen Kreisen zur Diskussion zu stellen. In der Niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer ist in der letzen Blenarsitzung von den Kollegen Kandl und Krause ein Antrag ge= stellt worden, welcher dahinzielt, es möge eine wirtschaftliche Annäherung an Deutschland erfolgen. Es sind aus jeder Kurie der Kammer Bertreter in den Ausschuß entsendet worden, aus meiner Kurie bin auch ich entsendet worden. Meine Herren, es interessiert mich selbstverständlich, welche Stellung Sic zu dieser Frage nehmen, um in der Rammer für die Sache eintreten zu können. Bei ber wirtichaftlichen Lage, welche nach bem Rriege kommen wird, glaube ich, ist es selbstverständlich, daß der wirtschaftliche Anschluß an Deutschland notwendig ist. Wenn auch, meine hochverehrten Herren, jo mancher Gewerbetreibende, so mancher Großindustrielle heute glaubt, daß es für ihn ungünstig wäre, so denken wir, meine Herren, nicht daran, sundern denken wir vielmehr daran, was nach dem langen Kriege kommen wird: cs kommt dann auch für die Österreicher dasjenige, was heute in Deutschland besteht, nämlich das fleißige emsige Arbeiten. Und wenn wir auf dem Standpunkte stehen, daß wir so arbeiten wie in Deutschland, nicht nur der Chef, sondern auch die Arbeiter, dann konnen wir den wirtschaftlichen Bergleich mit Deutschland aufnehmen. Bor dreieinhalb Jahren ist im Arbeitsbeirate des Handelsministeriums der Antrag Beer und Hanusch in Behandlung gestanden. Der Antrag schlug vor, daß im Jahre 1912 der zehnstündige Arbeitstag, im Jahre 1914 der neunstündige und im Jahre 1916 der achtstündige Arbeitstag in den Fabriken einzuführen sei; weiters, daß sämtliche Überstunden abzuschaffen sind. Ich habe mich dagegen ausgesprochen, daß die Überstunden überhaupt abgeschafft werden sollen, weil dies in vielen Betrieben, nämlich in Saisongewerben, ganglich ausgeschlossen ift. Nun es ist mir gelungen, diesen Antrag zu werfen. Ich habe mich auch für die elfstündige Arbeitszeit eingesett; das ist mir allerdings nicht gelungen, aber der Bermittlungsantrag mit zehn Stunden wurde angenommen.

Bei der wirtschaftlichen Annäherung an Deutschland muß man daran denken, daß wir in so manchem Gewerbe schon heute mehr nach Deutschland liesern als Deutschland uns liesert — ich erwähne nur die Konfektionssbranche (Kleider, Hite, Federn und anderes). Wir liesern an Deutschland Rleider um 30 Mill. K, während Deutschland nach Österreich nur um 12 Mill. K liesert, wir liesern also fast dreimal so viel. Wir werden in diesen Beziehungen gut fahren. Als wir in der Abteilung für Modezgewerbe über die Förderung der Wiener Wode berieten, wurde erwähnt, daß, wenn der Krieg vorüber ist, die Wiener doch wieder nach Paris und London gehen werden. Das wird hoffentlich nicht der Fall sein. Damals hatte

man sich nicht vorgestellt, daß der Krieg so lange dauern werde. Es wird dann anders ausschen; man wird nicht so sehr "nach Paris und London sahren wollen", sondern man wird die wirtschaftliche Unnäherung an Deutschsland suchen, und Deutschland und Österreich werden sich gegenseitig unterstützen und unterstützen müssen. Unter diesen Boraussetzungen empsehle ich Ihnen den wirtschaftlichen Anschluß an Deutschland. (Händeklatschen.)

Kammerrat Posamentierer Weidner: Die Verhältnisse in versichiedenen dem Deutschen Reiche näherliegenden Grenzbezirken sind zum großen Teile durch die Rähe der Grenze, durch den beiderseitigen Verkhrund die damit bedungenen gewerblichen Verhältnisse beeinflußt. Diese Einflüsse haben bei Entwicklung der gewerblichen und industriellen Ursbeiten in den Grenzbezirken vor allem die Arbeiter selbst mit den Unterschieden der Herfellungsarten in beiden Grenzbezirken vertraut gemacht. Die besseren Einrichtungen wurden damit als zweckentsprechend von später selbständig gewordenen, ehemaligen Arbeitern angenommen und auch die bessere Borteile bietenden Einrichtungen mit Ersolg durchgeführt. So sind mit der Zeit in den Grenzbezirken durch die geschilderten Wirkungen der wechselseitigen Aneiserung leistungssähige Betriebe auch im Inlande entstanden.

Selbstverständlich ist hiebei die eigene Geschicklichkeit von großer Bebeutung. In Deutschland fängt man des Worgens an und beginnt anzutreten und, wenn man des Tages lange geschafft hat, legt man ersolgreich sein Werkzeug weg. Bei uns geht am Worgen mit verschiedenen Wißständen ein mühelanger Weg von einer Etappenstation zur andern. Bas man noch nicht erreicht hat, war der Ersolg, aber was man gehabt hat, war eine ganze Wenge saftiger Plage. Wenn man nun durch geschlossens Auftreten, insbesondere der zahlreichen Gewerbestände in Wien und anders sich im großen die Gesamtheit dieser Fragen vorlegen würde, so müßten wir uns sagen, daß es außerordentlich wichtig wäre, wenn diese Gemeinschaftlichkeit mit Deutschland bewerkstelligt würde.

Auch aus einem anderen Grunde wäre es notwendig und wichtig. Es wurde heute über den Abbau der Schutzölle berichtet, die uns in Österreich die Produktion verteuern. Sie alle, die mit Gewerben zu tun haben, wissen ganz genau, daß es einen großen Teil von Zöllen gibt, die zu hoch sind und die es unserer Konkurrenz im Auslande möglich machen, mit billigeren Kalkulationen vorzugehen und diese besser anzustellen.

Der deutsche Mann ist in vielen Fällen mit seinem Betrieb leistungsstähiger, weil er ruhig und sicherer rechnet. Wir machen vielsach den Fehler, daß wir wohl schäungsweise etwas hinausgeben, welches uns des Wertessicher erscheint, aber wir sind niemals ganz sicher, ob nicht eine andere Konkurrenz einen solchen Artikel aufgreist und unter billigerer Austellung dem Weltmarkte bieten kann. Ich verweise darauf, daß die Deutschen in ihrer Kalkulationsmethode vor allem die Gestehungskosten eines Artikels nach guter Umfrage und sicheren Grundlagen so anstellen, daß es kaum möglich ist, daß es von der Konkurrenz unterboten werden kann.

Wenn aber bei uns aus den verschiedenen Kreisen des Gewerbes Anstellungen gemacht werden, die im Preise so differieren, daß der Mann das Bertrauen verliert, dann ist selhstverständlich nicht der einzelne in seinen Augen der schlechte Kalkulant, sondern die Gesamtheit des Standeshat darunter zu leiden. Die Beeinflussung unseres Gewerbestandes durch deutschen Geschäftsgeist wäre sehr vorteilhaft; die kleinen Reibungen, die zu Beginn des wirtschaftlichen Zusammengehens vielleicht entstehen werden, werden nach kurzer Zeit verschwinden, wenn wir sehen, daß wir bessere Geschäfte machen. (Lebhafter Beisall und Händeklatschen.)

Rammerrat (Voldschmied K and l: Ich möchte Sie davor warnen, diese Frage nur vom verstandesmäßigen, vom rechnerischen Standpunkte zu bestrachten. Es gibt auch im volkswirtschaftlichen Leben Fragen, die nicht mit dem Rechenstiste behandelt werden können. Wenn Sie sich in Ihrem Herzen fragen, was Sie wünschen, so wird jeder von Ihnen antworten: aus diesen und jenen Gründen den möglichst engen wirtschaftlichen Ansichluß an Deutschland. Deutschland ist uns in diesem Kriege so Vorbild geworden, die ganze Welt, auch die Feinde, haben vor Deutschland eine solche Uchtung bekommen, die ganze Welt blieft bewundernd zur deutschen Industrie, zum deutschen Gewerbesleiße, Verwaltungsgeiste und zu deutschem Können empor, daß schon im vorhinein derzenige, der mit Deutschland zusammengeht, der daßselbe zu tun beabsichtigt, keinen schlechten Weg gehen kann.

Für uns deutsche Handel= und Gewerbetreibende ist die engste Form des Anichlusses die uns liebste; daß dabei unser Wirtschaftsleben geschützt werden muß, ist ja selbstverständlich. Sie werden gefunden haben, daß im Laufe der letten Monate in Dutsenden und hunderten Berjammlungen das gleiche Thema verhandelt wurde, und dag die Männer, die am Berke find, nicht nur dem idealen Ziele allein nachgehen, sondern nach Möglichfeit bestrebt sind, auch unser wirtschaftliches Leben zu schüten. Mögen uns nur jene, die ihre ungludiclige Sand in diejen Dingen dabei haben, in unserer Arbeit nicht stören (Zustimmung und Braborufe), dann werden wir mit Deutschland ben richtigen Weg geben können. Die Frage fteht nämlich gar nicht jo, ob das öfterreichische Gewerbe gegenüber dem deutschen Gewerbe fonkurrengfähig bleiben kann, fondern: Sind wir der Induftrie gegenüber fonturrengfähig? Dieje Frage muß nach den Erfahrungen des letten Jahrzehntes bejaht werden. Es war eine schwere Übergangszeit, in der Kabrikation und Gewerbe sich um das Betätigungsfeld gestritten haben. Dieje Reibungsfläche wird geringer, seitdem das Gewerbe zur Erfenntnis gekommen ift, daß es finnlos ift jum Beifpiel mit der Sand oder mit leichten Sandwerkzeugen und kleinen Maschinen Schrauben zu erzeugen. Das Gewerbe hat sich langfam von dem Gebiete gurudgezogen, wo es mit der Industrie nicht konkurrieren kann. Auf dem Gebiete der Qualitätserzeugung wird das Gewerbe immer fonkurrengfähig bleiben. Wenn wir uns mit dem Deutschen Reiche auf wirtschaftlicher Basis in irgendeiner Form auf besserer Grundlage verbinden, werden wir deutschen Geist für unsere Arbeiter, für unsere Unternehmer hereinbekommen. Ersparen wir uns nicht den Borwurf: wir sind etwas zu schläfrig gewesen, wir haben das gemütliche Leben vorgezogen! Das wird und muß anders werden, mit und ohne Deutschland, wenn wir uns behaupten wollen. Wir haben aber nicht nur an uns Gewerbetreibenden zu bessern, wir haben auch, wie richtig erwähnt wurde, andere innere Resormen notwendig.

Mit welcher Freude wurde es begrüßt, als die Landesgewerbeförderung und die der Handelskammer eingeführt wurden und den Gewerbetreibenden Maschinen gegeben werden sollen. Man hat gesagt: Endlich eine vernünftige Gewerbesörderung! — Aber was mit der einen Hand gesgeben wurde, wurde mit der anderen Hand genommen; kaum hatte ein kleingewerbetreibender einen 1/4 Pferdestärke-Motor aufgestellt bekommen, kam eine große Kommission und machte dem Manne mehr Spesen als der Motor gekostet hatte. Diese Sache bedürfte eines gründlichen Wandels. Einer Wandlung bedürften auch unsere Gewerbeinspektorate. So manche unserer Gewerbeinspektoren vertreten nicht die gesamtheitlichen, sondern Interessen eines Standes, sie versehlen das Ziel, die Hebung des gesamten Gewerbestandes, das sie im Auge haben sollten, nicht nur das einer klasse Gewerbestandes.

Ferner bitte ich Sie, bei allen Fragen — ohne Opfer wird die Gemein= samkeit mit Teutschland nicht gehen die Kehrseite der Medaille sich vor Augen zu halten; wenn wir mit Deutschland nicht zusammengehen, wenn wir in Österreich und auf dem Weltmarkte Deutschland als Ronfurrenten gegenüber haben, wenn sich auch Deutschland gegen uns wehren muß: glauben Sie, daß die Situation für uns günstiger sein wird als dann, wenn wir mit Deutschland gehen? So hohe Zölle gibt es nicht, um uns bann ju ichuten! Un diesen Bollen würden wir zugrunde geben, da wir kein Interesse am Fortschritte hätten und weil nichts hereinkommen fünnte, würde wohl auch nichts hinausgehen. Ich halte das für die dentbar ichlechteste Wirtschaftspolitik. Wir haben jest ein großes Beispiel vor Mugen. Glauben Sie, wenn unfere Telbherren draufen auch von diesem skrämerstandbunkte ausgegangen wären und sich gesagt hätten, das nükt mir nicht oder das tue ich nicht, das schadet zu viel, dann wäre das große Ziel erreichbar gewesen, dann konnten wir seit 14 Tagen mit Lust und Bonne die Nachrichten vernehmen, die wir seit neun Monaten erwartet? Heute, wo wir jubeln konnen, konnen wir es auch jagen - wir waren nahezu am Berzweifeln. Und doch war dieses Zusammenwirken notwendig, doch waren diese Opfer, die wir gebracht haben, notwendig, zu unserem und unseres Bundesgenossen Seil. Das war nur möglich, weil der einzelne nicht auf sich selbst fah, sondern der gemeinsamen Sache Opfer gebracht hat.

Deutschland braucht ein großes und startes Österreich. Für so kurzsichtig brauchen Sie deutsche Politiker und Wirtschaftsmänner nicht zu halten, daß sie uns "erdrücken" wollten. Wenn andere uns das Ausland verschließen, das Ausland wird für Deutschland nicht verschlossen werden,

sie mussen es haben, sie werden betteln kommen, um Waren aus Deutschland zu bekommen, wie sie es heute auf indirektem Wege tun, weil sie Stoffe nicht bedrucken können, in den Spitälern keine Medikamente haben, die nur in Deutschland erzeugt werden können.

Um Deutschland ist mir nicht so bange als um uns, wenn wir allein find. Meine Berren, Deutschland ift einmal der große Bruder, aber er ift in erster Linie der Bruder. Das dürfen wir nicht vergessen. Richt bange machen laffen! Solche Ideen werden nicht allein von den Rechenftiftsleuten gelöft, vom kleinlichen Krämerstandpunkte aus, solche Ideen muffen auch vom Herzen gelöst werden. Ich habe in der vorigen Woche in der Rammer einen Antrag, der die gleichen Ziele verfolgt wie heute, eingebracht, und er wurde einstimmig angenommen. Ich habe damals zum Schlusse gesagt: "Was wir brauchen ist ein starkes Ofterreich, das nach dem Kriege die ungeheuren Lasten tragen fann, die uns aufgebürdet werden muffen. Bir brauchen ein Ofterreich, das die Laften tragen tann, um den zurudgekehrten Kriegern Arbeit und Berdienft, den Kranken Pflege und Gefundheit, den Krüppeln ein menichenwürdiges Dasein zu geben. Dazu brauchen wir in erster Linie ein startes Ofterreich. Sie werden mit mir alle einstimmen, wenn ich sage, die öfterreichischen und die deutschen und osmanischen heere draugen auf dem Schlachtfelde haben ihre Pflicht bereits getan und mehr als ihre Pflicht; tun auch wir unfere Pflicht gemeinfam mit dem Sinne unseres deutschen Freundes, dann braucht uns um die Zukunft nicht bange zu werden. Aber dazu ist eines notwendig, daß in wirtschaftlicher Beziehung unsere große Zeit kein kleines Weschlecht findet." (Lebhafter Beifall und Sändeklatichen.)

Gemeinderat Mechaniker Laubek: Ich verzichte mit Rücksicht auf die ausgezeichneten Ausführungen, denen ich mich vollständig anschließe, auf das Wort.

Hof-Schuhmacher Lenhart: Als Gewerbetreibender stand ich vor rund drei Jahren im Begriffe, unsere Interessen bei der Erneuerung der Handelsverträge mit Deutschland zu wahren; von da an ist mir diese Frage etwas geläufiger. Alle Gewerbetreibenden werden wissen, daß man auf die Reugestaltung des Handelsvertrages sehr gespannt war und große Borbereitungen getroffen hatte. Run kam der Krieg, und jo wurde auch in dieser Arbeit alles über den Haufen geworfen und wir stehen vor einem neuen Problem, das unter dem Schlagworte: Wirtschaftliche Gemeinsam= teit oder wirtschaftliche Annäherung verkündet wurde. Als ich das erste Mal dieses Wort hörte, war ich betroffen, weil ich mir immerhin gegenwärtig hielt, wie es früher zwischen Österreich und Deutschland stand. Aber die Namen der Personen, volkswirtschaftliche Kapazitäten, die diese Frage aufgeworfen haben, verpflichten mich, der Sache näherzutreten, um fo mehr, als diese Ibae später auch von anderen Seiten, und zwar mit immer größerer Intensität vertreten wurde. Als dieser Blan auch im Riederöfterreichischen Gewerbeverein behandelt wurde, habe ich mir erlaubt, die Anregung zu geben, daß die Gewerbetreibenden über die Grundzüge dieses Problemes aufgeklärt werden follen und daß fie erft bann dazu Stellung nehmen

sollen. Eines muß ich wohl schon jest feststellen: Der Gewerbeverein wünscht nicht, daß Sie, meine herren, als Bertreter des Gewerbes, heute einen Beschluß fassen. Damit mare wenig gedient, sondern der größte Erfolg liegt darin, daß die herren, wenn fie, die Bertreter des Gewerbestandes, nach Hause gehen, sich darüber klar sind, was man will, so daß nicht von anderer Seite eine Umstellung, ja eine Entstellung dieser volkswirtschaftlich wich= tigen Gedanken vorgenommen werden kann. Der Gewerbeverein wird dann, mit Silfe der heutigen Redner, das bescheidene Berdienst in Unspruch nehmen können, Ihnen die Grundzüge des Gewünschten klargelegt zu haben und damit rechnen zu dürfen, daß die Gewerbetreibenden einmal zu rechter Beit in die Lage gesett wurden, sich unabhängig von anderen Bersonen selbst eine Meinung zu bilden, um nicht von einer Sache überrascht zu werden, die ohne ihre vorherige Anhörung entschieden wurde — wie so vieles andere! Geftatten Sie mir daher, daß ich dem Berwaltungsrate den Dank ausunserem heutigen Borsitenden, Bizepräsidenten Stoll, bitte, ihm den herzlichsten Dank mitzuteilen; weiters danke ich auch den Herren, die sich heute bemüht haben, dieses große volkswirtschaftliche Broblem gemeinverständlich zu machen, und Ihnen, fehr geehrte Berren, fü: Ihr liebenswürdiges Ericheinen! (Lebhafter Beifall und gandeklatichen.)

Sandichuhmacher Maximilian Gibian: Ich bin entschieden für die wirtschaftliche Unnäherung an Deutschland und glaube, daß wir schon aus moralischen Gründen dazu verpflichtet sind; denn Deutschland hat sich bisher in einer sehr großzügigen Beise uns gegenüber benommen und gezeigt. Aber auch aus praktischen Gründen bin ich für die wirtschaftliche Annäherung; denn wir Gewerbetreibenden haben die Konkurrenz der Deutschen weniger oder fast gar nicht zu fürchten. Bei unseren Gewerben ist hauptsächlich der Geschmack makgebend, und es wird zugegeben, daß wir diesbezüglich von Deutschland nichts zu befürchten haben. Aber es ist sehr wahrscheinlich, daß dabei zwei Fakturen ein bigchen die Flügel ge= stutt werden, welche in Biterreich sehr einflugreich sind und die unserer Bolkswirtschaft oft blutige Wunden geschlagen haben: das ist ein Teil der Großindustrie, die uns die Rohmaterialien verteuerte und dann das Großagrariertum der Monarchie, welches die Lebensmittelpreise in die Höhe geschraubt hat, so daß mit Lohnforderungen der Arbeiter an uns herange= treten wurde. Diesbezüglich hoffen wir auf Deutschland, daß es für dasjenige, was wir trot aller Kämpfe bisher zu tun nicht imstande waren, das Wort reden wird. Ich bin überzeugt, von unseren 30 Mill. Einwohnern haben 29 Mill. dieses Interesse. Es darf nicht mehr borkommen, daß wir wegen jedes Studchens Brot nach Ungarn betteln gehen muffen oder daß vor zwei Jahren das argentinische Fleisch, als es in Triest angekommen war, nach Hamburg geführt werden mußte, wo man sich daran gütlich getan hat, während wir nichts zum Effen hatten. Ich hoffe, daß Deutschland uns auch in dieser Beziehung helfen wird, daß wir durch billigere Lebensmittel leistungsfähiger sein werden. (Lebhafter Beifall und Sände= flatichen.)

Schriften 155. II.

Borsitzender Bizepräsident Stoll: Erlauben Sie mir, meiner besonderen Freude Ausdruck zu geben, daß es mir gegönnt war, den Borsitz in dieser Bersammlung zu sühren. Diese Bersammlung hat Ihnen heute augenscheinlich gezeigt, daß wir einen tüchtigen Kern in unseren Gewerbetreibenden haben. Die gewerblichen Redner haben Ihnen gezeigt, daß unsere Gewerbetreibenden, welche sich einer so großen Kunstsertigkeit und eines so hervorragenden Geschmackes erfreuen, deren Tüchtigkeit in der ganzen Welt bekannt ist, nichts zu fürchten haben, wenn eine wirtschaftliche Gemeinschaft mit Deutschland hergestellt wird. Sie alle, welche Gewerbetreibende sind, könnten es mit der größten Freude begrüßen, wenn diese Gemeinschaft zustande käme.

10. Eine Resolution des Berbandes österreichischer Metallwarenproduzenten.

Der Berband österreichischer Metallwarenproduzenten hat in seiner Borstandssitzung (Ende Ottober I. J.) eine Resolution beschlossen, in welcher es heifit:

Die Ausdehnung des militärisch-politischen Zusammenwirkens Österreich-Ungarns und Deutschlands auf wirtschaftlichem Gebiete wird als für die Zukunft notwendig und wünschenswert anerkannt. Bei Schaffung eines diesbezüglichen langfristigen Übereinkommens wird auch die Eisen- und Metallindustrie die Bestrebungen der Regierung in tatkräftigster Form unterstüßen.

Dagegen muß die von manchen Seiten propagierte Absicht, Österreich= Ungarn und Deutschland zu einer Zollunion zu verbinden, als den Inter= eisen unserer Produktion zuwiderlausend von vornherein verworsen werden.

Ebenso ist die Möglichkeit, die bestehenden Zölle innerhalb eines kürzeren oder längeren Zeitraumes allmählich abzubauen, gegenwärtig nicht gegeben, da die vorläusig durch die Zölle geschützen, gegenüber den deutschen Industrien schwächeren Industrien Österreich-Ungarns kaum jemals, keinesfalls aber in absehdarer Zeit, imstande sein werden, den Vorsprung der deutschen Produktion, die ja in ihrer Entwicklung auch nicht stillstehen wird, einzuholen.

Erst das Ende des Krieges wird es ermöglichen, die Frage des wirtsschaftlichen Zusammenschlusses der beiden Zentralmächte in Ersolg versprechende Behandlung zu nehmen.

Dem endlichen Abschluß von Bereinbarungen mit Deutschland muß jedoch die Perfektionierung eines mindestens für 30 Jahre geltenden Ausschliches mit Ungarn vorausgehen, welcher Ausgleich sich nicht nur auf wirtschaftliche Gebiete erstrecken darf, sondern auch alle übrigen Fragen administrativer, judizieller Natur usw. umfassen muß.

11. Der Reichshandwerterrat über unsere zukunf= tige Handelspolitik.

Der Reichshandwerkerrat (eine Gesamtorganisation aller Gewerbegenossenschaften Ofterreichs) hatte am 7. Oktober I. J. eine Sitzung, in welcher einstimmig folgende Entschließung gesaßt wurde: Die im Reichshandwerkerrat vertretene deutsche Handwerkerschaft Österreichs spricht sich aus wirtschaftlichen, politischen und völkischen Gründen
jür das engste wirtschaftliche Bündnis mit dem Deutschen Reiche aus. Der Reichshandwerkerrat gibt seiner Überzeugung Ausdruck, daß:

die politische und wirtschaftliche Umgestaltung Europas, die Riesenlasten, die der Krieg den Staaten auserlegt, der Ausbau der zerstörten Gebiete, der den Zentralmächten seindliche wirtschaftliche Zusammenschluß der Gegner von heute, der unter Englands Führung auf dem Wege ist, Tatsachen sind, die das Wirtschaftsleben bedeutend schärfer beeinslussen werden als selbst die reine Zollunion mit dem Deutschen Keiche.

Der Reichshandwerkerrat, der stets seiner Überzeugung Ausdruck gab, daß die Zukunft des Handwerks auf dem Gebiet der Qualitätserzeugung liegt, spricht heute klar und offen aus, daß die deutsche Handwerkerschaft die Zollgemeinschaft mit dem Deutschen Reiche in keiner Weise sürchtet, sondern — ihres sachlichen Könnens bewußt — gerade in der wirtschaftlichen Gemeinschaft mit dem so hoch entwickelten Deutschen Reiche ein Pfand künftiger gedeihlicher Entwicklung sieht.

Die Aufhebung der Rohftoffs, besonders der Eisenzölle müßte allein belebend auf Gewerbe und Industrie wirken, die notwendige Neuschaffung der Herckausrüftungen, das Nachholen der durch den Krieg zurückgebliesbenen nötigen Staatss und Privatarbeiten wird Gewerbe und Industrie so reichlich beschäftigen, daß die Übergangsschwierigkeiten uns kaum hart treffen werden.

Der Reichshandwerkerrat protestiert gegen die Mundtotmachung der wirtschaftlichen Kreise in dieser Lebensfrage des Bolkes und Staates, er protestiert besonders gegen die geheime Wühlarbeit jener Kreise, die bisher Gewerbe, Industrie und die Ronjumenten der breitesten Schichten sowie den Staat selbst bewuchert haben, und die auch in dieser Lebensfrage des Staates wieder beweisen, daß ihnen ihre augenblicklichen Geldsackinteressen über dem Wohle des Bolkes und Staatsganzen stehen.

Der weitaus überwiegende Teil der werteschaffenden und konsumierenden Stände Österreichs sieht in dem engsten zollpolitischen Zusammenschluß mit dem Deutschen Reiche eine Staats= und Bolksnotwendigkeit, die Grund= bedingung künstiger wirtschaftlicher und politischer Größe beider Reiche. Was aber wirtschaftlich den Deutschen in Österreich, politisch dem Staats= ganzen zugute kommt, kann unmöglich die anderen Bölker des Staates schädigen.

Aus allen diesen Gründen stellt der Reichshandwerkerrat für seine Berbände und Mitglieder bei der Behandlung dieser Frage folgende Grundsjäte sest:

- 1. Der engste wirtschaftliche Zusammenschluß der verbündeten Staaten ift eine wirtschaftliche und politische Notwendigkeit.
- 2. Aus diesem Grunde tritt die deutsche Handwerkerschaft, selbst wenn augenblickliche Opfer nötig wären, für die Zollunion mit dem Deutschen Reiche ein.

3. Sollte die Zollunion augenblicklich nicht in ihrer vollen Reinheit durchführbar sein, so ist eine Lösung anzustreben, die der idealen möglichst nahekommt und ihr für die Zukunft die Wege ebnet.

Jedenfalls foll festgelegt werden:

- 4. Zwischen den Zentralmächten ist ein Zollbund zu schließen, der unabhängig von allen Handelsverträgen mit dritten Staaten auf eine mögelichst lange Zeitdauer geschlossen wird. Für dritte Staaten ist ein einheitelicher oder möglichst einheitlicher Zolltaris mit einem Minimale und Maxiemaltarise, sowie ein einheitliches Zollschema aufzustellen. Diese Tarise können nur im gegenseitigen Einvernehmen abgeändert werden.
- 5. Berträge mit dritten Staaten sollen nur gemeinsam verhandelt und abgeschlossen werden.
- 6. Das Zollbündnis ist so festzulegen, daß bei gegenseitiger Zustimmung dritte Staaten darin Aufnahme finden können (Mitteleuropäischer Zollsbund).
- 7. Die Zwischenzölle sollen -- immer nur falls der mit allen Mitteln zu erstrebende reine Zollbund sich nicht gleich schließbar erweist -- mögslichst niedrig gestellt und in absehbarer Zeit abgebaut werden.

Der Abbau soll, bei den Rohstoffen beginnend, die Halbsabrikate und schließlich die Enderzeugnisse erfassen.

8. Diese Regelung ist durch eine sich diesen Berhältnissen anpassende Tarif- und Steuerpolitik möglichst gleiche (Vesetzgezung auf dem (Vebiete der Bergezellschaftlichung des Kapitals und durch eine vernünftige Gewerbesschutzpolitik zu unterstützen.

Der Reichshandwerkerrat spricht ferner seine Überzeugung dahin aus, daß eine Resorm unserer inneren Berwaltung, die Durchdringung derselben mit kausmännischem Geiste, die Einschränkung der Beamtenzüchterei und politischen Protektionswirtschaft, die Ausschaltung des Einslusses der Abservaltung, die Heusichaltung des Einslusses der Abservaltung, die Heusich gebung des Berantwortlichkeitsgesühles der leitenden Beamten, die unsbedingt nötige genaue Abgrenzung der Kompetenzen der einzelnen Behörden, um nicht monatelang bei nötigen Entscheidungen von einem Amt zum ansberen gewiesen zu werden, und vor allem die Festlegung der einzig in Bestracht kommenden deutschen Sprache als Staatssprache in Österreich allein genügen würden, um so wohltätig auf das Erwerbsleben der Wonarchie zu wirken, daß die Übergangssichwierigkeiten selbst zur reinen Zollunion mit dem Deutschen Reiche durch diese Resormen mehr als aufgehoben werden könnten.

Der Reichshandwerkerrat spricht sich schließlich und nicht zuleht für einen langfristigen Ausgleich mit Ungarn aus. Die Borbereitungen für diesen Ausgleich sind jedenfalls schon jeht zu treffen und dabei die absolute Freiheit Zisleithaniens in der Lebensmittelversorgung zu sordern. Keinessfalls kann aber der Ausgleich jeht geschlossen werden, da die Berhältnisse, die der Krieg schuf und schaffen wird, noch zu unklar sind, besonders die unsbedingt wünschenswerte Schaffung eines Zollbundes mit dem Deutschen

Reiche durch einen übereilten Abschluß des Ausgleiches nicht präjudiziert werden darf.

12. Der Reichsverband der Gewerbevereine Diter = reichs über unsere zukünftige Handelspolitik.

Der (Besamtausschuß des Reichsverbandes, welchem über 100 Gewerbevereine Österreichs angehören, hielt am 8. Oktober I. J. eine Besprechung ab, an der Bertreter aller größeren Gewerbevereine Österreichs teilnahmen, und in welcher einstimmig solgende Entschließ ung angenommen wurde:

Angesichts der grundlegenden Anderungen, welche der Weltkrieg hauptsjächlich durch wirtschaftliche Gründe verursacht und vielsach mit wirtschaftslichen Wassen geführt, auch auf wirtschaftlichem Gebiete zur Folge haben wird, namentlich angesichts der bedeutenden Verschiebungen, welche sich in den Produktions und Absahrenhältnissen ergeben werden, ist eine gründliche Neuvrientierung unsere Handelspolitik unerläßlich.

Zunächst ist es daher notwendig, daß der öfterreichisch-ungarische Ausgeleich und seine Nebenbestimmungen auf der jetzigen Grundlage nicht unverändert erneuert werden, weil dessen Bestimmungen namentlich in bezug auf die Außenhandels- und die Ernährungsfragen vielsach ungünstig gewirkt haben, aber auch, weil bei seiner Erneuerung unser fünstiges handelspolitisches Berhältnis zum Deutschen Reiche und zu anderen Staaten berücksichtigt werden muß. Es muß nicht bloß im wirtschaftlichen Interesse Österreichs, sondern auch Ungarns dahin getrachtet werden, daß ein langfristiger Ausgleich vereinbart werde, damit nicht wieder im Auslande von der "Wonarchie auf Kündigung" gesprochen werden könne, und daß der Ausgeleich neben den landwirtschaftlichen Interessen auch die Interessen von Gewerbe, Industrie und Handel, sowie der Berbraucherkreise gebührend berücksichtige. Es muß serner eine wirklich paritätische, lohale Handhabung aller Ausgeleichsfragen gewährleistet werden.

Bei den Bereinbarungen mit Ungarn über den neuen Ausgleich muß aber auch die Möglichkeit einer wirtschaftlichen Annäherung Österreich-Unsgarns an das Deutsche Reich gewahrt bleiben. Eine solche Annäherung erzgibt sich als natürliche Folge des politisch-militärischen Bündnisses und würde sehr bedeutende ideelle wirtschaftliche und auch politische Vorteile für beide Staaten der Monarchie bringen.

Hiebei soll als oberster Grundsatz gelten, daß Dsterreich-Ungarn und Deutschland fünftighin eine gemeinsame Außenhandelspolitik treiben sollen, nur gemeinsam und gleichzeitig Handelsverträge abschließen, daß die Aufenahme dritter Staaten in diesen Wirtschaftsverband auf Grund einverständelich vereinbarter Bedingungen ermöglicht werde, daß jedoch mit Rücksicht auf die verschiedene wirtschaftliche Entwicklung der beiden Zentralmächte jene Zwischen oder Ausgleichszölle im Verkehre zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland aufrecht bleiben, welche vom volkswirtschaftlichen Standpunkte des betreffenden Landes noch als unbedingt notwendig erachtet werden, wobei ein Abbau dieser Zwischenzölle ins Auge zu fassen wäre. Bei der Erstellung dieser Zwischenzölle wären insbesondere ungebührlich

hohe Zölle auf Rohstoffe, Halbsabrikate und Zwischenprodukte im Intersesse der weiterverarbeitenden Gewerbe und Industrien auf das volkswirtsschaftlich zulässige Maß herabzumindern.

Aus dieser wirtschaftlichen Annäherung erhoffen die gewerblichen Kreise auch eine Beschleunigung der so dringend notwendigen Resormen auf dem Gebiete der Gesetzgebung, Berwaltung und der Berkehrsverhältnisse, serner eine raschere Annäherung der beiderseitigen wirtschaftlichen und sozialpolistischen Gesetzgebung, des weiteren in vielen Erwerbszweigen eine Bersprößerung des Absatzeites und die Möglichkeit der Spezializierung. Nach außen hin würde der Birtschaftsverband die handelspolitischen Beziehungen zu dritten Staaten wesentlich günstiger gestalten und auch dadurch die vollswirtschaftlichen Interessen unseres Reiches günstig beeinstussen.

Schließlich erwarten wir, daß den hiezu berusenen gewerblichen und industriellen Körperschaften Gelegenheit gegeben werde, vor Festlegung des neuen Ausgleiches und der übrigen handelspolitischen Bestimmungen ihre Anschauungen vorzubringen, und daß ihre berechtigten Bünsche Berücksichtisgung finden.

13. Der ständige Ausschuß der zentralen gewerblichen Berbände über den öfterreichisch ungarischen Ausgleich und den Anschluß an Deutschland.

Um 8. Ottober 1. 3. fand im Niederofterreichischen Gewerbeverein eine Besprechung statt, an welcher die drei großen zentralen gewerblichen Organisationen Österreichs — der Reichsverband der Gewerbevereine, der Reichs= handwerkerrat und der Deutsch-österreichische (Bewerbebund -- teilnahmen. Anwesend waren vom Reichsverband der (Bewerbevereine: der Präsident des Reichsverbandes, Architekt Bernhard Ludwig, Präsident Adolf Schiel und Bizepräsident kaiserl. Rat Ernst Rrause (Niederösterreichi= scher Gewerbeverein), Präsident Wokurekund Stadtrat Lustig (Brünn), Kommerzialrat Österreicher (Wien), faiserl. Rat Friedrich Pollak (Wien), Prof. Dr. Kobatich (Wien), Friedrich Fergitsch (Mlagenfurt), Sekretär Mittelmann (Czernowiz), Rammerrat Brüll (Bieliz), U. Dürport (Iglau), F. Böll (Ling), Hofrat Brof. Bferiche (Brag), Joh. Zanotta (Graz): namens des Reichshandwerkerrates: die Bor= sitenden Abgeordneter & rebs (Graz) und Kammerrat Giugno (Brünn), Rammerrat Kandl (Wien), Joh. Eder (Graz), Joh. Randuth (Graz), Karl Schäfer (Graz), Josef Weber (Klösterle); namens des Deutsch österreichischen Gewerbebundes: Präsident Abgeordneter Breuer, Bizepräsident Kammerrat Pabst, Gemeinderat Schlechter, F. Bartek und Sekretär Sainzlmahr.

In dieser Zusammenkunft wurde einmütig die Überzeugung aussgesprochen, daß das gesamte Gewerbe und Handwerk in Österreich, gedrängt durch die Not der Zeitumstände und durch die bevorstehenden wichtigen wirtsschaftss und handelspolitischen Beränderungen, sich zusammenschließen müsse, um die berechtigten Bünsche und Forderungen dieser Stände mit möglichstem Nachdruck vertreten zu können. Dies bezieht sich zunächst auf alle

wirtschaftlichen Fragen, welche Gewerbe und Handwerk im und nach dem Kriege betreffen, vor allem aber auch auf die infolge des Krieges notwendig gewordene Anderung unserer Handelspolitik sowie auf die Erneuerung des österreichisch-ungarischen Ausgleiches und auf den Plan eines Birtschafts-bündnisses mit dem Deutschen Reiche. In dieser wichtigen andelspolitischen Frage herrschte grundsähliche Übereinstimmung der Bertreter aller drei Berbände, und cs werden in der nächsten Zeit darauf bezügliche Entschließungen der Regierung bekanntgegeben werden. Zur Erzielung eines einheitlichen Borgehens wurde ein ständiger Ausschuß dieser drei Berbände bestellt, welcher auch in anderen, die allgemeinen Interessen von Gewerbe und Handwerf berührenden Fragen tätig sein wird.

14. Die Baumeister Österreichs für den wirtschaft= Lichen Zusammenschluß Österreich= Ungarnsund Deutsch= Lands.

Das Präsidium der ständigen Delegation der Baumeister Österreichs hat in seiner Sitzung vom 4. November 1915 mit Stimmeneinhelligkeit eine Entichliegung gefaßt, in welcher die Bestrebungen behufs herbeiführung einer engeren wirtschaftlichen Verbindung mit dem Deutschen Reich begruft, und eine solche als die unerlägliche Boraussehung der Ausdehnung unserer Absatgebiete, einer Berbesserung unserer Produktionsverhaltnisse und damit im Zusammenhange einer Reform unserer Sandelspolitik betrachtet wird. Es wird der Erwartung Ausdruck gegeben, es werde dem politischen Bündnis und der Waffenbrüderschaft der Zentralmächte eine wirtschaftliche Allianz zwischen dem Deutschen Reich und Ofterreich-Ungarn folgen, welche ebenso wie das politische, unzerreigbare Freundschaftsband unter Wahrung der vollen Selbständigkeit beider Reiche möglichst innig ausgestaltet werden soll. Gleichzeitig werden alle einleitenden Schritte wegen Herbeiführung eines langfristigen Ausgleiches mit Ungarn begrüßt. Borz aussekung sei die vollständige freundschaftliche Wahrung der öfterreichischen Bedürfnisse und Entwicklungsmöglichkeiten, dann Festhaltung der gemeinsamen, unteilbaren Interessen der Gesamtmonarchie, welche sich in dieser großen Beit wieder in unvergeflicher Stärke gezeigt haben.

15. Der Berband der öfterreichischen Hutindustriellen für den wirtichaftlichen Unschluß an Deutschland.

Am 11. November 1915 sand unter dem Borsitze des Kommerzialrates Heinrich Böhm eine außerordentliche Generalversammlung des Bersbandes der österreichischen Hutindustriellen statt, welche die nachstehende Entschließung einstimmig annahm:

"Der Berband der österreichischen Hutindustriellen spricht sich nach einsgehenden Beratungen für einen tunlichst engen wirtschaftlichen Anschluß an Deutschland aus. Trotz aller Momente, die überhaupt, aber besonders für die Wollhutindustrie, gegen eine Beränderung des Zollregimes, und zwar gerade gegenüber Deutschland, sprechen, glaubt der Berband, obwohl er sich bewußt ist, daß die Produktionsverhältnisse in Österreich in mannigs

facher Beziehung ungünstiger als im Deutschen Reiche liegen, sich von höheren Rücksichten bei seinem schwerwiegenden Entschluß leiten lassen zu sollen.

Durch einen engen wirtschaftlichen Anschluß der österreichisch-ungarischen Monarchie an das Deutsche Reich ist die Möglichkeit geboten, als einheitliches mitteleuropäisches Birtschaftsgebiet ein Gegengewicht gegenüber den wirtsschaftlichen Imperien der seindlichen Staaten zu schaffen. Nur so können die in diesem gigantischen Ringen gemeinsam gebrachten schweren Opser an Gut und Blut unseren Nachkommen dauernd fruchtbar gemacht werden.

Der Berband glaubt voraussetzen zu dürfen, daß auch die deutsche Institute den gleichen Standpunkt teilt. Der Verband erklärt unter dieser Annahme von vornherein seine Bereitwilligkeit, grundsählich einem engeren wirtschaftspolitischen Anschluß an Deutschland mit zielbewußter gemeinssamer Handelspolitik zuzustimmen, in der sicheren Erwartung, daß durch Opfer des einzelnen der Gesamtheit große Borteile errungen würden.

Bur technischen Durchführung der wirtschaftlichen Annäherung an das Deutsche Reich wäre die zollpolitische Berständigung mit wechselseitiger Herabsehung des Zollniveaus erste Boraussehung. Es ist in diesem Zussammenhange als selbstverständlich zu betrachten, daß die handelspolitischen Fragen des Ausgleiches mit Ungarn in einer für die österreichische Insbuftrie befriedigenden Weise gelöst werden."

16. Bund öfterreichischer Industrieller. (Generalbers sammlung vom 13. November 1915.)

Albgeordneter Friedmann, Bizepräsident des "Bund", beautragte namens des Präsidiums eine Entschließung, die einstimmig angenommen wurde. In der Entschließung heißt es:

Die Generalversammlung des "Bund österreichischer Industrieller" ist der überzengung, daß ein endgültiger Abschluß eines Ausgleiches mit Unsgarn, so sehr auch eine baldmögliche Regelung der wirtschaftlichen Bezieshungen zur anderen Reichshälfte erwünscht wäre, derzeit unmöglich erscheint. Sie ist wohl der Ansicht, daß die Borbereitungsarbeiten unverzügslich ausgenommen werden sollen.

Dringend geboten erscheint die sofortige Fühlungnahme mit dem Deutsschen Reiche über die Frage der zukünftigen Gestaltung der handelspolitischen Beziehungen der Monarchie zu Deutschland. Die österreichische Industrie steht hiebei auf dem Standpunkt, daß ein inniges Wirtschaftsbündnis zwischen den beiden verbündeten Reichen unter Bedachtnahme auf unsere besonderen volkswirtschaftlichen Interessen anzustreben wäre, durch welches die Gesmeinsamkeit der Handelspolitik vertragsmäßig sestgelegt wird. Siebei wäre wünschenswert, daß die Neuregelung unseres handelspolitischen Verhältsnisses zum Deutschen Reiche in der Weise ersolge, daß die Angliederung anderer Staaten an den zu schließenden Wirtschaftsbund der Zentralmächte vorgesehen und somit die Grundlage für einen mitteleuropäischen Wirtschaftsblock seltzschen Wirtschaftsbund der Bentralmächte block seltzelegt wird.

Der Arbeiterschutz im Deutschen Reiche und in der österreichisch=ungarischen Monarchie.

Von

Walter Schiff (Wien).

Inhalt.

		Sette
I.	Das fachliche Geltungsgebiet ber Arbeiterschupvorschriften	174
II.	Das perfonliche Geltungsgebiet der Arbeiterschutvor=	
	schriften	176
III.	7 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 -	
	liche unter 16 Jahren	178
	1. Gesetliche Arbeitsverbote für Kinder und Jugendliche (Mindeftalter) 2. Ausnahmen vom Mindeftalter, Ausschluß der Rinder und Jugend-	178
	lichen von ungeeigneten, ungefunden, gefährlichen Arbeiten burch	
	die Berwaltung	180 183
	4. Gejegliche Borichriften über Sochstarbeitszeit für Jugendliche	184
	5. Gesekliche Borschriften über Nachtarbeitverbot und Mindestrube für	
	Rinder und Jugendliche	187
	6. Gefehliche Borschriften über Arbeitspausen für Kinder und Jugendliche	188
	7. Erweiterung ober Ginichrantung ber Arbeitszeitvorschriften (Ab- ichnitte 3-6) für Rinder und Jugendliche burch bie Berwaltung	100
		190
IV.	Personenschut für Frauen ohne Unterschied des Alters .	196
	1. Dauernde Arbeitsverbote für Frauen	196 197
	2. Arbeitsverbote für Böchnerinnen 3. Gefegliche Borichriften über Höchstarbeitszeit für Frauen	197
	4. Gejegliche Vorschriften über Rachtarbeitverbot und Mindestruhe	
	für Frauen	198 200
	6. Erweiterung ober Ginichränfung der Arbeitszeitvorschriften (Ab-	200
	schnitte 3—5) für Frauen durch die Verwaltung	202
V.	T1-1-11-11-11-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1-1	
	ichlecht und Alter	206
	1. Zulassung zur Arbeit	$\frac{206}{207}$
	3. Arbeitspaufen	208
	4. Gefekliche Arbeitszeitporschriften für ben Handel	209
	5. Ausdehnung der Arbeitszeitvorschriften ohne Unterscheidung von Geschlecht und Alter durch die Berwaltung	210
	6. Ginichränkung der Arbeitszeitvorschriften ohne Unterscheidung von	210
	Geschlecht und Alter durch die Verwaltung	212
VI.		217
	1. Grundfähliche Borfchriften	217
	2. Gefegliche Ausnahmen	218 219
	3. Einschräntung der Sonntagsruhe durch die Berwaltung 4. Ausdehnung der Sonntagsruhe durch die Berwaltung	$\overline{222}$
VII.	Arbeitsordnungen	223
VIII.	Betriebeichut	223
	1. Gesetliche Vorschriften	223
		226
IX.	Lohnzahlungsvorschriften	229
Χ.	Sicherung der Durchführung des Arbeiterschutes	230
XI.	Zusammenfassung und Ergebnisse	233

Bei allen Erörterungen über die wirtschaftspolitische, insbesondere handelspolitische Annäherung zweier Birtschaftsgebiete wird
immer wieder die Forderung erhoben, daß für die Industrien der beiden
Gebiete auch möglichst gleiche Produktionsbedingungen geschaffen, daß
also insbesondere Verschiedenheiten in der Vesteuerung, in der sozialen
Belastung durch Arbeiterversicherung, in der Arbeiterschutzgesetzgebung
beseitigt werden.

Darum ist es für die gegenwärtig aktuelle Frage der wirtschafts= politischen Annäherung zwischen den beiden Kaiserreichen von Wichtig= keit, den gegenwärtigen Stand des Arbeiterschutzes in diesen Reichen festzustellen.

Allerdings darf man die Bedeutung gerade dieses Teiles der wirtsichaftspolitischen Gesetzgebung für das in Rede stehende Problem nicht überschätzen. Denn der Arbeiterschutz bewirkt bekanntlich nicht immer und nicht ausschließlich eine "sozialpolitische Belastung" der Industrie. Es ist vielmehr zur Genüge wissenschaftlich sestgestellt, daß die Hebung der Arbeiter keineswegs die Konkurrenzsähigkeit der Industrie zu verringern braucht, daß sie unter Umständen vielmehr umgekehrt die Produktivität der Arbeit sogar zu steigern vermag; Tatsachen, die als bekannt vorausgesetzt werden dürsen. Nur im Hinblick auf den hier zu behandelnden Spezialfall sei darauf hingewiesen, daß gerade Österreich-Ungarn für das Gesagte ein Musterbeispiel ist: Es besteht völlige Zollgemeinschaft zwischen einem Staat mit ziemlich weitgehendem und einem mit sehr spärlichem Arbeitersichutz, ohne daß man behaupten könnte, die Produktionsbedingungen des ersten Staates seien dadurch gegenüber dem zweiten verschlechtert.

Muß man sich also davor hüten, auf die Gleichheit des Arbeitersschutzes in den einander zu nähernden Reichen ein zu großes Geswicht zu legen, so darf man andererseits gewiß auch nicht so weit gehen, der Ungleichheit des Arbeiterschutzes jeden Einfluß abzusprechen oder gar zu behaupten, eine jede Berschärfung des Arbeiterschutzes müsse unbedingt die Konkurrenzsähigkeit der davon betroffenen Industrie ershöhen. Es hängt vielmehr durchaus von den konkreten Umständen ab,

ob die günstigen oder die ungünstigen Birkungen eines verstärkten Arbeiterschutes für eine Industrie überwiegen.

Schon aus diesem Grunde können Untersuchungen über die wirtsschaftspolitische Annäherung zwischen Deutschland und Österreichsuns garn an der Frage des Arbeiterschutzes nicht vorübergehen.

Aber auch schon die bloße Tatsache, daß die Verschiedenheit der sozialpolitischen Belastung hüben und drüben immer wieder — ob mit Recht oder Unrecht — als Einwand gegen die Annäherungsbestrebungen ins Feld geführt wird, könnte es, falls man die Annäherung will, zweckmäßig erscheinen lassen, jenen Einwand dadurch aus der Welt zu schaffen, daß man den Arbeiterschutz in den beiden Gebieten mögelichst gleichstellt. Was das aber bedeuten würde, worin die dafür notwendigen Änderungen bestehen müßten, ob diese empsehlenswert wären, all das kann nur auf Grund eines genauen Vergleiches des gegenwärtigen Standes der einschlägigen Gesetzebung beurteilt werden.

Die vorliegende Studie will das Material für eine solche Beursteilung bieten. Zu diesem Zwecke sind im folgenden die Arbeiterschutznormen der vier in Betracht kommenden Rechtsgebiete 1 nach dem Stande zur Zeit des Ausbruches des Krieges 2 einander gegenübersgestellt.

Die hier zu lösende Aufgabe ist nicht ganz einfach. Denn es hanbelt sich dabei nicht um einheitliche, große, leicht überblickbare Rechtsinstitute, sondern um eine sehr große Anzahl von zerstreuten Borschriften, die vielsach wieder durch zahlreiche Ausnahmsbestimmungen
von großer Tragweite durchbrochen sind. Schon die Sammlung dieser
Borschriften und deren richtige Auslegung stößt zum Teil auf Hindernisse. Außerdem sind die Arbeiterschutzvorschriften ungemein mannigsaltig: ihr sachliches und persönliches Geltungsgebiet ist nicht nur
zwischen den vier Staaten, sondern zum Teil auch innerhalb des nämlichen Staates, ja des nämlichen Gesetzs verschieden abgegrenzt. Darum muß der Bergleich, um praktisch brauchbar zu sein, etwas tieser
ins Detail eindringen, was ihn einigermaßen kompliziert machen muß.

¹ Der Kürze wegen sei für biese Rechtsgebiete im folgenden der — allerdings nicht durchaus passende — Ausdruck "Staaten" gestattet. Bosnien und Hercegovina sind mit Bosnien bezeichnet.

² Seither find allerdings manche Beränderungen eingetreten, die aber zumeist nur vorübergehenden Charakter besigen.

Im Interesse möglichster Übersichtlichkeit empfiehlt es sich, borerst den sachlichen und den persönlichen Geltungsbereich der Arbeiterschutznormen klarzustellen (Abschnitte I und II). Auf der so gewonnenen Grundlage wird sodann der Bergleich der Borschriften selbst in folgender Gliederung durchgeführt werden:

- III. Personenschut 3 für Kinder und Jugendliche;
- IV. Personenschut 3 für Frauen;
- V. Personenschut3 für Arbeiter ohne Unterscheidung von Gesichlecht und Alter;
- VI. Sonn= und Feiertagsruhe;
- VII. Arbeitsordnungen;
- VIII. Schut gegen Betriebsgefahren;
 - IX. Lohnzahlungsvorschriften;
 - X. Die Sicherung der Durchführung des Arbeiterschutes.

Innerhalb des "Personenschutzes" unterscheiden wir wieder Borsichriften über die Zulassung zur Arbeit (Arbeitsverbote) und über Arsbeitszeit im weiteren Sinne, das heißt über Höchstarbeitszeit, Schichtdauer, Nachtarbeit, Mindestruhe, Arbeitspausen, Wöchnerinnenruhe, Erholungsurlaub.

Diese Vorschriften stehen zum Teil untereinander in einer engen Beziehung: Arbeitsberbote müssen bei der Darstellung der Höchstsarbeitszeit mitberücksichtigt werden (Höchstarbeitszeit gleichsam =0); die Arbeitspausen sind zum Teil nach der Arbeitszeit abgestuft; ein Nachtarbeitberbot bedeutet notwendigerweise eine gewisse ununtersbrochene Mindestruhe; Arbeitszeit und Arbeitspausen ergeben zussammen die Schicht⁴; Schicht und ununterbrochene Auhezeit ergänzen sich in der Regel — nämlich bei gleichbleibender Stunde des Arbeitsbeginnes — auf 24 Stunden. Daraus ergeben sich dann gewisse mathematische Beziehungen zwischen Höchstdauer der Schicht, Höchstarbeitszeit, Mindestdauer der Arbeitspausen und Mindestdauer der Auhezeit: Beziehungen, welche es zum Teil gestatten, aus Vorsichriften der einen Art solche der anderen zu erschließen, und

³ Als "Personenschup" werben im folgenden die — nach Personengruppen versichieden abgestuften — Borschriften über die Zulassung zur Arbeit und über die Arbeitszeit im weiteren Sinne (s. u.) verstanden. Die Zusammensassung dieser Borschriften rechtsertigt sich durch deren unten besprochene enge gegenseitige Beziehung.

⁴ Unter "Schicht" ift im folgenden ftets ber Zeitraum vom Beginn bis jum Ende ber Arbeit eines Tages mit Ginichluf ber Arbeitspaufen verftanden.

zwar: aus der Höchstdauer der Schicht und der Mindestdauer der Auhepausen die höchste zulässige Arbeitszeit; ferner (unter der oben ansgegebenen, meist zutreffenden Borausschung) aus der ununterbrochenen Mindestruhe die Höchstdauer der Schicht und unter weiterer Berückssichtigung der Mindestdauer der Pausen auch die höchste zulässige Arzbeitszeit; desgleichen aus der Höchstdauer der Schicht die Mindestdauer der ununterbrochenen Auhe⁵.

In den unten folgenden Übersichten sind außer den gesetzlich festgesetzten auch solche berechnete Stundenzahlen zur Bervollständigung des Bildes angeführt, aber zwecks Unterscheidung in Klammern gesetzt.

Dagegen wäre es natürlich unzulässig, wollte man aus Höchstarbeitszeit und Mindestdauer der Pausen auf die Höchstdauer der Schicht oder auf die Mindestdauer der ununterbrochenen Ruhezeit einen Schluß ziehen, und zwar deshalb, weil das gesetzlich vorgesschriebene Minimum an Arbeitspausen beliebig verlängert werden darf, so daß die Arbeitsschicht ausgedehnt, die ununterbrochene Kuhezzeit gekürzt werden kann.

I. Das sachliche Geltungsgebiet der Arbeiterschutzvorschriften.

Bill man die Arbeiterschutzvorschriften der vier Rechtsgebiete miteinander vergleichen, ist es notwendig, vorerst das gesamte Geltungszgebiet des Arbeiterschutzes überhaupt — Gewerbe, Bergbau, Gastgewerbe, Handel, Verkehr⁶ — derart in Gruppen zu zerlegen, daß man zu einheitlichen, vergleichbaren Objekten gelangt. Diese Zerlegung muß viel weiter gehen, als es der Gesetzgebung bloß eines der vier Staaten entsprechen würde; denn sie soll all den verschiedenen Abstufungen, welche in den Arbeiterschutzgesetzen aller vier Staaten enthalten sind, möglichst angepaßt sein. Auch da müssen wir uns aber, sollen wir uns nicht ins Userlose verlieren, starke Beschränkungen außerlegen. Läßt man die durch Verordnungen geschaffenen Verschiedenheiten des

⁵ Bezeichnet man die Höchstarbeitszeit mit A, die Höchstauer der Schicht mit S, die Mindestdauer der Ruhezeit mit R und die Mindestdauer der Paufen mit P, so bestehen folgende Beziehungen: S=24-R; A=24-R-P; A=S-P; R=24-S.

⁶ Die Land: und Forftwirtschaft icheibet aus ber Betrachtung aus, ebenso bie hauswirtschaft und bie Leiftung perfonlicher Dienfte.

Arbeiterschutes? außer Betracht und berücksichtigt man auch von den gesetzlichen Borschriften nur die wichtigsten, so ergibt sich die nachstehende, schon ziemlich reichliche Gliederung.

- I. Gewerbe, das heißt Fabriken, Handwerk, Heimarbeit, auch hüttenwerke, soweit sie nicht den Bergwerken gleichgestellt sind, Steinbrüche, Gruben, Bauten.
 - 1. Fabriken (Österreich, Ungarn; in Bosnien gewerbliche Betriebe mit mehr als 20 Arbeitern).
 - 2. Bauten mit mehr als 20 Arbeitern (Ofterreich, Bosnien).
 - 3. Industrielle Betriebe und Bauten mit mehr als 10 Arbeistern (Österreich, Ungarn); Berkstätten mit in der Regel wenigstens 10 Arbeitern (Deutschland).
 - 4. Ziegeleien, oberirdische Gruben und Brüche mit mehr als 5 Arbeitern, alle Konfektions= und Tabakwerkstätten, Bauhöfe, Wersten, unterirdische Gruben und Brüche (Deutsch= land).
 - 5. Werkstätten mit weniger als 10 Arbeitern aber mit motorisicher Rraft (Deutschland).
 - 6. Sonftige Berkstätten.
 - 7. Sonftige Bauten.
 - 8. Seimarbeit.

II. Bergbau.

- 1. Betriebe mit mehr als 10 Arbeitern (Ungarn).
- 2. Kohlenbergwerke, Untertagarbeiten (Österreich).
- 3. Sonftige Bergwerke.

III. Gastgewerbe.

- 1. Betriebe mit mehr als 20 Arbeitern (Bosnien).
- 2. Sonftige Betriebe.

IV. Sandel.

- 1. Betriebe mit mehr als 20 Arbeitern (Bosnien).
- 2. Sonftige Betriebe.

V. Berkehr.

- 1. Betriebe mit mehr als 20 Arbeitern (Bosnien).
- 2. Sonftige Betriebe.

⁷ Für Bosnien und Hercegovina fällt ber Unterschied zwischen Gesetz und Berordnung allerdings weg. An beren Stelle tritt die Unterscheidung von allgemeinen Vorschriften und Ausnahmen.

Die Unterschiede, die hinsichtlich des Arbeiterschutzes auch noch innerhalb dieser Gruppen bestehen, sind im folgenden an der zugehörigen Stelle angegeben. Aber auch davon abgesehen, stellt diese Gruppierung immer noch keine völlige Vergleichbarkeit zwischen den vier Staaten her. Einige Abweichungen sind schon bei den einzelnen Gruppen selbst angeführt, so bei Gruppe I 1 und I 3; sodann schließen die Verkstätten der Gruppe I 3 bis I 6 in Deutschland auch die Heimarbeitsbetriebe ein, während die Heimarbeit in den übrigen Staaten von den Arbeiterschutzvorschriften sast gänzlich ausgenommen ist; zum Vergbau gehört in Österreich auch ein Teil der Hüttenwerke.

Sehr verschieden ist namentlich die Gruppe V "Verkehr" in den vier Staaten abgegrenzt. In Deutschland sind Bersicherung, Eisensbahnen und Seeschiffahrt ausgenommen, in Österreich Kreditinstitute, Privatgeschäftsvermittlung, Eisenbahnen, Dampsschiffahrt, Fluß= und Seeschiffahrt; in Ungarn Eisenbahnen, Dampsschiffsahrt, Seeschiffsfahrt, Überfuhr, Holzflößerei.

II. Das persönliche Geltungsgebiet der Arbeiterschutzvorschriften.

Als "Arbeiter" sind im folgenden im Sinne der Arbeiterschutzgesetze unterschiedsloß gelernte und ungelernte Arbeiter, Taglöhner, Lehrlinge, Beamte, Angestellte usw. zu verstehen. Eine Berschiedenheit des Arbeiterschutzes je nach der Stellung im Betriebe greist nur durch gewisse spezielle Schutzvorschriften für Handlungsgehilfen in Österreich Platz, ferner allgemein in Ungarn, wo die meisten Schutznormen in den nicht fabriksmäßigen Gewerbebetrieben bloß den Lehrlingen zugutekommen.

In allen vier Staaten sind die Schutvorschriften nach dem Gesichlechte und nach dem Alter der Arbeiter abgestuft: neben gewissen Borschriften, die auch für die erwachsenen Männer gelten, besteht spezieller Schutz für Frauen ohne Unterschied des Alters, sür Kinder und für Jugendliche.

Bu Bemerkungen gibt hier nur die Altersabstufung Anlaß. Die vier Gesetzgebungen bezeichnen als Grenze zwischen Jugendlichen und Erwachsenen übereinstimmend das vollendete 16. Lebensjahr; nur beim Bergbau in Österreich endigt der spezielle Jugendschutz für männliche Arbeiter mit dem 16., für Arbeiterinnen dagegen erst mit dem 18. Lebensjahr.

Alls Grenze zwischen Kindheit und Jugend gilt überwiegend das vollendete 14. Lebensjahr. Doch dauert der spezielle Kinderschutz in Deutschland unbedingt nur bis zum vollendeten 13. Lebensjahr und weiterhin bis zur Erfüllung der Bolksschulpflicht (eventuell auch über das 14. Jahr hinaus). Praktisch ist die dadurch bewirkte Abweichung von den drei anderen Rechtsgebieten indessen nicht bedeutend, da die Schulpflicht in dem größten Teile Deutschlands — so in Preußen, Sachsen, Baden, Elsaßsuthringen — erst mit dem oder nach dem erreichten 14. Lebensjahre endigt, in einigen anderen Staaten, zum Beispiel Bahern, Württemberg, teils mit dem 13., teils mit dem 14. Lebensjahre. Doch hat diese Art der Begrenzung des speziellen Kindersichutes in Deutschland dazu geführt, daß hinsichtlich der Intensität des Arbeiterschutes zwischen "Kindern" im angeführten Sinne, dann den nicht mehr schulpflichtigen Personen unter 14 Jahren und den nicht mehr schulpflichtigen Personen über 14 Jahren unterschieden wird.

Es erscheint am zweckmäßigsten, die in Rede stehende Gliederung der geschützten Personen der Darstellung der Personenschutznormen zusgrunde zu legen, wobei es sich empsiehlt, den Schutz der Kinder und der Jugendlichen gemeinsam zu behandeln. Wiederholungen werden auf diese Weise verhältnismäßig am besten vermieden. Allerdings nicht ganz. Denn um ein vollständiges Bild der für Kinder und Jugendliche oder der für Frauen gestenden Schutznormen zu geben, sind auch die für alle Arbeiter ohne Unterschied von Geschlecht und Alter erlassenen Vorschriften in die Darstellung der Spezialvorschriften einzussenen. Dagegen sind die speziellen Frauenschutzvorschriften nicht auch bei den Kindern und Jugendlichen (für die Mädchen) wieder angesührt; sie müssen also zur Ergänzung herangezogen werden, wenn jemand speziell den Schutz der arbeitenden Mädchen kennen sernen will.

Innerhalb der so nach Personengruppen gebildeten drei Absichnitte ist sodann die Darstellung nach dem Gegenstand der Regelung (Arbeitsverbot, Höchstarbeitszeit usw.) getrennt; für jeden der so entstehenden Unterabschnitte sind die Vorschriften nach Betriebsgruppen für die vier Staaten einander gegenübergestellt.

Schriften 155. II.

III. Personenschutz für Kinder unter 14 Jahren* und für Jugendliche unter 16 Jahren*.

- 1. Gefetliche 10 Arbeitsverbote für Kinder und Jugendliche (Mindestalter).
- 1. In Deutschland beträgt das Mindestalter allgemein für eigene Kinder 10, für fremde 12 Jahre 11; das gegen
 - 12 Jahre auch für eigene Kinder in Gast- und Schankwirtschaften;
- 14 Jahre (eigene und fremde Kinder) für Werkstätten mit in der Regel wenigstens 10 Arbeitern oder mit weniger Arbeitern aber Berwendung von motorischer Kraft; ferner für Ziegeleien, oberirdische Gruben und Brüche mit in der Regel wenigstens 5 Arbeitern, für alle Tabat- und alle Konfektionswerkstätten, für alle Bauten, Bergwerke, unterirdische Gruben und Brüche; dann beim Steinklopfen, im Schornsteinfegergewerbe, im Fuhrwerksbetrieb bei der Spedition, beim Misichen und Mahlen von Farben, bei Kellereiarbeiten; endlich für eine sehr große Anzahl von namentlich angeführten Arten von Werkstätten oder Arbeiten 12;

16 Jahre für Untertagarbeiten in Bahern.

⁸ In Deutschland unter 13 Jahren und bis jur erfüllten Schulpflicht.

⁹ In Öfterreich im Bergbau männliche Jugendliche unter 16, weibliche Jugendliche unter 18 Jahren.

¹⁰ Für Bosnien fehlte bis vor turzem die formale Unterscheidung zwischen Gesetz und Berordnung. An ihre Stelle tritt in der ganzen folgenden Darstellung die — allerdings nicht scharfe — Unterscheidung von allgemeinen und besonderen Borschriften.

¹¹ Bemerkenswert ift die in Deutschland gemachte Unterscheidung zwischen "eigenen Kindern", das heißt solchen, die mit dem, der sie beschäftigt, bis zum 3.. Grade verwandt sind, und "fremden Kindern"; eine Unterscheidung, die sich in den anderen Staaten nicht sindet; ihrem Wortlaute nach beziehen sich zum Beispiel die Vorschriften der öfterreichischen Gesetzebung auf alle Kinder, ohne Unterscheidung des Verwandtschaftsgrades. Allein in der Praxis dürsten die Kinderschußnermen in Öfterreich fast nur für fremde Kinder in Anwendung kommen, weil nur bei diesen ein eigentliches Arbeitsverhältnis vorzuliegen pflegt, ohne ein solches die Kinder aber wohl nur selten als "Arbeiter" angesehen werden dürsten.

¹² Werkstätten zur Anfertigung von Schieferwaren, Schiefertafeln und Griffeln, mit Ausnahme von Wertstätten, in denen lediglich das Färben, Bemalen und Betleben sowie die Berpackung von Griffeln und das Färben, Liniieren und Ginzahmen von Schiefertafeln erfolgt; Werkstätten der Steinmegen, Steinhauer; Werks

2. In Ofterreich. Sier besteht

feine Altersgrenze in der Beimarbeit;

jonst Mindestalter für regelmäßige Beschäftigung im allgemeinen 12 Jahre; dagegen

14 Jahre für regelmäßige Beschäftigung in Fabriken, in Bauunternehmungen mit mehr als 20 Arbeitern bei einer Bauführung, bei Regiebauten der Eisenbahnen und deren Hilfsanstalten, beim Bergbau, beim Hausierhandel;

16 Jahre für Mädchen bei Regiebauten der Gisenbahnen und deren Hilfsanstalten.

Weitere, wenigstens prinzipielle Beschränkungen bestehen darin, daß Kinder im Gewerbe nur zu Arbeiten verwendet werden sollen, welche der Gesundheit nicht nachteilig sind, die körperliche Entwicklung und die Schulpflicht nicht hindern;

Jugendliche in Fabriken und gleichgestellten Betrieben nur zu leichteren Arbeiten, welche der Gesundheit nicht nachteilig sind und die körperliche Entwicklung nicht hindern;

Jugendliche im Bergbau nur zu Arbeiten, welche der körperlichen

ftätten der Steinbohrer, sichleiser oder spolierer; Kalkbrennereien, Gipäbrennereien; Wertstätten der Töpfer; Wertstätten der Glasblafer, säger, sichleifer oder smattierer, mit Ausnahme ber Werkftätten ber Glasblafer, in benen ausschlieglich vor ber Lampe geblasen wird; Spiegelbelegereien; Werkstätten, in denen Gegenstände auf galvani= ichem Wege burch Bergolben, Berfilbern, Bernickeln und bergleichen mit Metallüberzügen versehen werden ober in benen Gegenftande auf galvanoplaftischem Wege bergeftellt werden; Wertftätten, in denen Blei- und Zinnspielwaren bemalt werden; Blei-, Bint-, Binn-, Rot- und Belbgiegereien und fonftige Metallgiegereien; Bertftätten der Gürtler und Bronzeure; Werkstätten, in denen Blei, Rupfer, Zink oder Legierungen dieser Metalle bearbeitet oder verarbeitet werden, mit Ausnahme von Werkstätten, in denen ausschließlich eigene Kinder und diese lediglich mit Sortieren und Zusammensegen von Uhrenbestandteilen beschäftigt werben; Metallichleifereien und spolierereien; Feilhauereien; Harnischmachereien, Bleianknüpfereien; Werkstätten, in benen Quedfilber verwandt wird; Wertstätten zur Berftellung von Explosivstoffen, Teuerwertsförpern, Zündhölzern und fonftigen Zündwaren; Abdedereien; Werkftatten, in denen Gefpinfte, Gewebe und bergleichen mittels chemifcher Agentien gebleicht werden; Farbereien; Lumpenfortierereien; Felleinfalzereien, Gerbereien; Berfftatten jur Berfertigung von Gummi-, Guttapercha- und Rautschutwaren; Werkstätten jur Berfertigung von Bolfterwaren; Roghaarspinnereien; Bertftätten der Berlmutterverarbeitung; Saar- und Borftenzurichtereien; Bürften- und Binfelmachereien, fofern mit ausländischem tierischen Materiale gearbeitet wird; Fleischereien; Sasenhaarichneidereien; Bettfedernreinigungsanftalten; chemische Baschanftalten; Bertftätten der Maler und Unftreicher.

Entwicklung nicht nachteilig, den Kräften angemessen, nicht schädlich und nicht gefährlich sind.

3. In Ungarn besteht

im allgemeinen keine untere Altersgrenze für die Beschäftigung von Kindern;

jedoch Berbot der Berwendung

bon Kindern unter 10 Jahren unbedingt in Fabriken;

von Kindern zwischen 10 und 12 Jahren in Fabriken ohne behördliche Bewilligung, die nur erteilt werden soll, wenn die Arbeit mit dem Schulbesuche vereinbar ist oder eine Fabrikschule besteht;

bon Lehrlingen unter 12 Jahren (ohne untere Altersgrenze) ohne behördliche Bewilligung;

von Lehrlingen zu Arbeiten, die der Körperkraft nicht entsprechen; von Jugendlichen in Fabriken zu Arbeiten, welche gesundheitssichäblich oder für die körperliche Entwicklung hinderlich sind.

4. In Bosnien:

im allgemeinen kein Mindestalter; aber Berbot der Berwendung von Kindern unter 10 Jahren in Bergwerken;

bon Kindern unter 14 Jahren zu regelmäßigen Arbeiten in Fasbriken und in gewerblichen Betrieben mit mehr als 20 Arbeitern;

von Jugendlichen unter 16 Jahren in Gewerbe und Bergbau zu Arbeiten, die der Gesundheit schädlich sind, die körperliche Entwicklung und den Schulbesuch hindern.

Stellt man die wichtigsten Normen über das Zulassungsalter in den vier Staaten übersichtlich zusammen, so ergibt sich folgendes Bild:

Siehe Tabelle aut Seite 181.

2. Ausnahmen vom Mindestalter, Ausschluß der Kinder und Jugendlichen von ungeeigneten, ungefunden, gefährlichen Arbeiten durch die Verwaltung.

1. Deutschland.

Es sind ermächtigt:

a) der Bundesrat, die Berwendung von eigenen und fremden Kindern zu ungeeigneten Arbeiten im Gewerbe, auch in Hausarbeit, zu verbieten:

		Zulaffui	ngsalter	
(Seltung&bereich	Deutsch= land	Österreich	Ungarn	Bosnien
		in J	ahren	
I. Gewerbe:				
1. Fabrifen	14 13	14 14	12 15	14 14
2. Bauten mit mehr als 20 Ar- beitern	14 13	14 14	16	14 14
3. Werkstätten mit wenigstens 10 Urbeitern ober mit weniger als 10 Urbeitern aber motorischer Kraft; Ziegeleien, oberirdische Gruben und Brüche mit wenig- stens 5 Urbeitern, alle Konfek- tions- und Tabakwerkstätten, Bauten, Bauhöfe, Wersten, unterirdische Gruben und Brüche	14 ¹³	12 14	16	
4. Sonstige Werkstätten (ausge- nommen Heimarbeit)	12 17	12 14	16	
5. Heimarbeit	12^{17}			
II. Bergban	14 13	14		10
III. Gaftgewerbe, Handel und Berkehr:	i			
1. Betriebe mit mehr als 20 Ar- beitern	12 17	12 14	16	14 14
2. Betriebe mit höchstens 20 Ar- beitern	12 17	12 14	16	

- b) der Bundesrat, die Berwendung von eigenen Kindern unter 10 Jahren zu einzelnen Arten von Motorbetrieben und zu besonders leichten und angemessenen Arbeiten in sonst verbotenen Werkstätten zuzulassen;
- c) die unteren Berwaltungsbehörden, Ausnahmen bom Beschäftisgungsverbot für Kinder in Gasts und Schankwirtschaften zuzulassen;
- d) die Polizeibehörden, an sich zulässige Arbeiten für einzelne Kinder zu untersagen;

¹⁸ Benauer 13 Jahre und erfüllte Schulpflicht.

¹⁴ Bilt nur für regelmäßige Beschäftigung.

¹⁵ Mit behördlicher Bewilligung 10 Jahre.

¹⁶ Für Lehrlinge 12 Jahre; mit behördlicher Bewilligung die Berwendung jüngerer Lehrlinge ohne untere Altersgrenze gestattet.

¹⁷ Eigene Rinder 10, im Gaftgewerbe 12 Jahre.

- e) die Polizeibehörden, einzelnen Gast= und Schankwirtschaften die Beschäftigung von Kindern zu untersagen;
- f) die Polizeibehörden, das Zulassungsalter für Kinder in der Hausarbeit zu erhöhen;
- g) der Bundesrat, die Berwendung von Jugendlichen in Gelwerben mit besonderen Gefahren für Gesundheit oder Sittlichkeit zu untersfagen.

Allgemeine Verbote für Jugendliche unter 16, zum Teil auch unter 18 Jahren hat der Bundesrat für bestimmte gefährliche Arsbeiten in 16 Gewerbezweigen erlassen; und zwar: in Bleihütten; in Zinks und Zinkerzrösthütten; in Steinbrüchen und Steinhauereien; in Ziegeleien und Schamottefabriken; in Glashütten, Glasschleifereien, Glasbeizereien, Sandbläsereien; bei Herstellung von Bleifarben und anderen Bleiprodukten, von Akkumulatoren aus Blei, von Akfalischromaten; bei Malers, Anstreichers u. dgl. Arbeiten; in Thomassschlackenmühlen; beim Bulkanisieren von Gummi; in Rohzuckerfabrisken, Zuckerraffinerien, Melassentzuckerungsanstalten; bei Hearsbeitung von Zichorie; in Buchdruckereien und Schriftgießereien; bei Bearsbeitung von Lumpen; bei Hearsbeitung von Kräservativs, Sicherheitsspessanden und Suspensorien.

2. Öfterreich.

Ermächtigung der Regierung, die Berwendung von Kindern zu bestimmten gefährlichen oder ungesunden gewerblichen Arbeiten zu bersbieten.

Solche Arbeitsverbote wurden erlassen: für gewisse bleigefährliche Berrichtungen bei Anstreichers, Lackierers, Malerarbeiten, dann in Buchdruckereien, Steindruckereien, Schriftgießereien, für Arbeiten im Kinematographenbetrieb und in Betrieben für gewisse persönliche Dienste: endlich sind gewisse gefährliche Arbeiten im Bergban den Jugendlichen verboten worden.

3. Ungarn.

Ermächtigung der Regierung, die Berwendung von Jugendlichen zu bestimmten gefährlichen oder ungesunden Arbeiten in Fabriken zu verbieten.

Auf Grund dessen Berbot gewisser Arbeiten in feuergefährlichen Lokalen der Zündhölzchenfabriken und mit nicht desinfizierten Tiershaaren.

4. Bosnien.

Ermächtigung

- a) der Regierung, gefährliche oder gesundheitsschädliche Berrichtungen für Jugendliche zu verbieten (nicht geschehen).
- b) der Regierung, die Arbeit von Kindern unter 14 Jahren in bestimmten Fabrikszweigen wegen wichtiger Umstände zu gestatten (nicht geschehen).

3. Gesetliche Vorschriften über Höchstarbeitszeit für Rinder 18.

Soweit die Verwendung von Kindern überhaupt gestattet wird, ist sie zumeist in ihrer täglichen Dauer beschränkt; und zwar

in Deutschland für alle Betriebsgruppen;

in Österreich und Bosnien für alle Betriebsgruppen mit Ausnahme der Heimarbeit:

in Ungarn dagegen nur für Fabriken und für die Lehrlinge in anderen Betrieben.

Die Böchstarbeitszeit beträgt:

in Deutschland für eigene Kinder 10 Stunden einschließlich der Schulzeit 19, für fremde Kinder 3, in den Schulferien 4 Stunden, nach Beendigung der Schulpflicht bis 14 Jahre 6 Stunden;

in Österreich 8 Stunden;

in Ungarn in Fabriken 8 Stunden, für Lehrlinge in anderen Betrieben 10 Stunden, beides mit Einschluß der Schulzeit;

in Bosnien 8 Stunden.

In der folgenden Zusammenstellung bedeuten 0 gänzliches Arsbeitsberbot, — keine Begrenzung der Arbeitszeit.

(Siehe Tabelle auf Seite 184.)

¹⁸ Über Erweiterung und Ginschränfung bieser Borschriften burch bie Berwaltung siehe unten Abschnitt VII.

¹⁹ Es ift nämlich die Beschäftigung nur gestattet zwischen 8 Uhr früh und 8 Uhr abends; zu Mittag muß eine wenigstens zweistündige Pause stattsinden. Außerdem Berbot der Arbeit vor dem Bormittagsunterricht und früher als 1 Stunde nach Beendigung des Rachmittagsunterrichtes.

		து ஓழி £	tarbeitsz	eit für A	inber
	Geltungsbereich	Deutsch= Land	Öfterreich	Ungarn	Bosnien
			Stur	ıden .	
Ι.	Gewerbe:		1		
	1. Fabriten	0 20	0 21	() 22	0
	2. Bauten mit mehr als 20 Arsbeitern	0 20	0 21	28	0
	3. Werkstätten mit wenigstens 10 Arbeitern, Werkstätten mit weniger als 10 Arbeitern aber mit motor. Araft; Ziegeleien, oberirdische Brüche und Gruben mit wenigstens 5 Arbeitern: alle Konfettions und Tabat- werkstätten, Bauten, Bauhöfe, Werften, unterirdische Brüche und Gruben	0 50	8	23	. 8
	4. Sonftige Werkstätten (ausge-	3 24	8	23	8
	nommen Heimarbeit)	3 24	0		-
**			0	_	_
II.		0 20	0		8
III.	Gastgewerbe, Handel, Ber= tehr:			;	
	1. Betriebe mit mehr als 20 Ar- beitern	3 24	8	23	0
	2. Betriebe mit höchstens 20 Ar= beitern	3 24	8	23	8

4. Gesetliche Vorschriften über Höchstarbeitszeit für Jugendliche 25.

Die Söchstarbeitszeit der Jugendlichen beträgt:

1. In Deutschland:

in Betrieben mit wenigstens 10 Arbeitern, im Bergbau und in gleichgestellten Betrieben bis 14 Jahre 6, bis 16 Jahre 10 Stunden; Umgehung durch Mitgabe nach Hause verboten;

21 Gilt nur für regelmäßige Beschäftigung; sonft 8 Stunden.

23 Lehrlinge 10 Stunden mit Einschluß der Schulzeit.

²⁰ Kinder bis zu 13 Jahren und bis zur Bollenbung der Schulpflicht; Kinder über 13 Jahren nach Bollendung der Schulpflicht bis 14 Jahre 6 Stunden.

²² Mit Einschluß der Schulzeit.

²⁴ Bahrend ber Schulferien 4 Stunden: eigene Kinder mit Ginschluß der Schulzgeit 10 Stunden.

²⁵ Über Erweiterung und Ginschränkung dieser Borschriften durch die Berwaltung siehe unten Abschnitt VII.

in Motorwerkstätten mit weniger als 10 Arbeitern (soweit nicht die unten angeführten Annahmen Platz greifen) und in allen Konsfektionswerkstätten 10 Stunden; jedoch für Motorwerkstätten in 43 Arten von Handwerken und für Werkstätten mit unregelmäßigem Wasserantrieb keine Höchstarbeitszeit.

2. In Ofterreich:

In Fabriken und gleichgestellten Betrieben 11 Stunden (wie für Erwachsene);

im Bergbau für männliche Jugendliche bis 16, weibliche bis 18 Jahre 9 Stunden innerhalb einer höchstens 12 stündigen Schicht 26;

speziell bei Untertagarbeiten im Kohlenbergbau (nur männliche Arbeiter) 8 Stunden innerhalb einer höchstens 9 stündigen Schicht 26;

Überschreitungen der Höchstarbeitszeit und Schichtdauer im Bergsbau gestattet bei dringender Gefahr für Leben, Gesundheit und Eigenstum.

3. In Ungarn:

In Fabriken 10 Stunden einschließlich Schulzeit; im Gewerbe für Lehrlinge 12 Stunden einschließlich Schulzeit.

4. In Bosnien:

In Fabriken und gleichgestellten Betrieben 11 Stunden (wie für Erwachsene);

im Bergbau 12 Stunden (wie für Erwachsene).

Abgesehen von den angeführten direkten Borschriften über Höchstarbeitszeit läßt sich für eine Reihe von Betriebsgruppen eine Begrenzung der zulässigen Arbeitszeit aus Borschriften über Nachtarbeitvers vot oder über Mindestruhe unter Berücksichtigung der Borschriften über Arbeitspausen berechnen; doch haben diese Stundenzahlen 27 zum Teil nicht viel praktische Bedeutung. Manchmal gelangt man durch diese Berechnung übrigens nur zu Näherungswerten, weil die Mindestdauer der Pausen zum Teil innerhalb der nämlichen Betriebsgruppe schwankt.

Die Detaillierung nach einzelnen Betriebsgruppen führt zu fols gender Übersicht:

²⁶ Die Höchstarbeitszeit für Erwachsene beträgt im Bergbau allgemein 10, im Kohlenbergbau für Untertagarbeiten 8 Stunden; für Jugendliche ist bestimmt, daß die Arbeitspausen um 1 Stunde länger sein müssen als die für Erwachsene (für diese besteht aber kein Minimum), so daß sich Höchstarbeitszeiten von 9 und 8 Stunden ergeben.

²⁷ In der folgenden Überficht in () gesetzt.

-				eit für : 14 Jah	
	Geltung & bereich	Deutjch= land	Öster= reich	Ungarn	Bosnien
			Stu	nden	
<u> </u>	Gewerbe:				
	1. Fabriten	10 28	11	10 30	11
	2. Bauten mit mehr als 20 Arbeitern	10 28	11	31	11
	3. Werkstätten und Bauten mit wenigstens 10 Arbeitern; Ziegeleien; obersitoliche Gruben und Brüche mit wenigstens 5 Arbeitern; alle Werkstätten der Tabatindustrie, Bauhöfe, Werften, unterirdische Gruben und Brüche	10 ²⁸	(131/2)	31	. (14)
	4. Werkstätten mit weniger als 10 Arbeistern aber mit Motor (foweit nicht 4a oder 4b zutrifft), Konfektionsswerkstätten	10 29	(131/2)	31	(14)
	4a. Handwert mit männl. Jugendliche		$(13^{1/2})$	31	(14)
	Motor und mit männl. Jugendliche weniger als 10 weibl. Jugendliche Arbeitern	1029	$(13^{1/2})$	31	(14)
	4b. Werkstätten mit weniger als 10 Arbeistern u. unregelmäßigem Wafferantrieb	(15)	$(13^{1/2})$	31	(14)
	5. Sonstige Gewerbebetriebe (ausgenom= men Heimarbeit) und Bauten		$(13^{1/2})$	31	(14)
	6. Heimarbeit	32	_		
II.	Bergbau:	40.00	(0) 24		12
	1. Im allgemeinen	10 ²⁸ 10 ²⁸	(9) ³⁴ (8) ³³		12
***	2. Untertagarbeiten im Kohlenbergbau	102"	(0)		14
III.	Gaftgewerbe, Berkehr: 1. Betriebe mit mehr als 20 Arbeitern 2. Betriebe mit höchstens 20 Arbeitern	 	$(13^{1/2})$ $(13^{1/2})$	_ 31 _ 31	11 (14)
IV.	1. Betriebe mit mehr als 20 Arbeitern	(12 ¹ / ₂)	$(11^{1/2})$	81 31	11
	2. Betriebe mit höchstens 20 Arbeitern	$(12^{1/2})^{35}$	$(11^{1/2})^{36}$	— 31	(13)

 ²⁸ Bis 14 Jahre (nach erfüllter Schulpflicht) 6 Stunden.
 29 Nach vollendetem 13. Jahr und erfüllter Schulpflicht.

³⁰ Mit Ginschluß der Schulzeit.

³¹ Lehrlinge 12 Stunden mit Ginschluß ber Schulzeit.

³² Die Borfchriften der Puntte 3-4b gelten unter den dort angegebenen Borausfegungen auch für die Beimarbeit.

 ³³ Aur männliche Jugenbliche.
 34 Männliche Jugenbliche bis 16, weibliche bis 18 Jahre.
 35 In Gemeinden mit mehr als 20000 Einwohnern für Betriebe mit mehr als 2 Arbeitern (111/2).

³⁶ Für Ruticher in der Spedition (121/2).

5. Gesetzliche Vorschriften über Nachtarbeitverbot und Mindest= ruhe für Kinder und Jugendliche³⁷.

In Deutschland, Öfterreich und Bosnien ist in weiterem, in Unsgarn in engerem Umfange die Beschäftigung der Kinder und der Jusgendlichen des Nachts verboten und damit schon eine gewisse, wenn auch nicht reichlich bemessene Mindestruhe gesichert. Zum Teil geht aber der Gesetzgeber weiter und legt dem Unternehmer überdies die Berpflichtung auf, den Jugendlichen eine ununterbrochene Mindestruhe über die gesetzlich festgelegte Nachtstunde hinaus zu gewähren.

1. Deutschland.

Für alle Kinder Nachtarbeitverbot von 8 Uhr abends bis 8 Uhr früh (12 Stunden);

für Jugendliche in gewerblichen Betrieben mit wenigstens 10 Arsbeitern, im Bergbau und in gleichgestellten Betrieben Nachtarbeitverbot von 8 Uhr abends bis 6 Uhr früh; Mindestruhe 11 Stunden:

für Werkstätten mit weniger als 10 Arbeitern, aber mit motorisicher Kraft Nachtarbeitverbot von $8^4/_2$ Uhr abends bis $5^4/_2$ Uhr früh (9 Stunden), jedoch nicht für männliche Jugendliche im Handwerk mit weniger als 10 Arbeitern mit oder ohne Motor;

im Handel Ladenschluß von 9 Uhr abends bis 5 Uhr früh; Mindesteruhe 10 Stunden, in Gemeinden mit mehr als 20 000 Einwohnern für Betriebe mit mehr als 2 Arbeitern 11 Stunden (wie für Erwachsene).

2. Öfterreich.

Für Kinder und Jugendliche

im Gewerbe (ausgenommen Heimarbeit) Nachtarbeitverbot von 8 Uhr abends bis 5 Uhr früh (9 Stunden);

bei Regiebauten der Gisenbahnen und deren Hilfsanstalten Nachtsarbeitverbot von 8 Uhr abends bis 6 Uhr früh (10 Stunden);

im Bergbau Nachtarbeitverbot von 8 Uhr abends bis 5 Uhr früh, Mindestruhe 12 Stunden; doch dürfen männliche Jugendliche in Bestrieben mit 2 Schichten bis 11 Uhr abends arbeiten: serner ist Nachtarbeit für Jugendliche ausnahmsweise gestattet bei dringender Gesahr für Leben, Gesundheit und Eigentum;

³⁷ Über Erweiterung und Einschränkung biefer Vorschriften durch die Ber- waltung siehe unten Abschnitt VII.

bei Untertagarbeiten im Kohlenbergbau Mindestruhe 15 Stunden; im Handel Nachtarbeitverbot von 8 Uhr abends bis 5 Uhr früh; Mindestruhe 11 Stunden.

3. Ungarn.

Für Kinder und Jugendliche in Fabriken, ferner für Lehrlinge in anderen Gewerbebetrieben Nachtarbeitverbot von 9 Uhr abends bis 5 Uhr früh (8 Stunden).

4. Bosnien.

Für Kinder und Jugendliche im Gewerbe, ausgenommen Heimarbeit, Nachtarbeitverbot von 8 Uhr abends bis 5 Uhr früh (9 Stunden);

für Kinder im Bergbau Nachtarbeitverbot von 9 Uhr abends bis 5 Uhr früh (8 Stunden);

für Kinder und Jugendliche im Handel Nachtarbeitverbot von 8 Uhr abends bis 5 Uhr früh, Mindestruhe (wie für Erwachsene) 10 Stunden.

Zerlegt nach einzelnen Betriebsgruppen zeigt sich folgendes Bild: (Siehe Tabelle Seite 189.)

6. Gesetsliche Vorschriften über Arbeitspausen für Rinder und Jugendliche 50.

Soweit in den vier Staaten die Kinder und die jugendlichen Berssonen überhaupt eines Arbeiterschutzes teilhaftig sind (siehe oben), muß ihre Arbeit auch durch Arbeitspausen unterbrochen werden. Darsüber hinaus sind zum Teil für Arbeiter jedes Alters Pausenvorschriften erlassen, die auch für Kinder und Jugendliche gelten.

Es find an Arbeitspausen in der Regel zu gewähren:

1. In Deutschland:

Für eigene Rinder 51 2 Stunden;

für Jugendliche bei einer Arbeitszeit von höchstens 6 Stunden $^{1}/_{2}$ Stunde;

bei einer Arbeitszeit bis zu 8 Stunden, wenn nicht länger als 4 Stunden ununterbrochen gearbeitet wird, eine Stunde Mittag,

⁵⁰ Über Erweiterung und Einschränkung bieser Borschriften durch die Berwaltung fiehe unten Abschnitt VII.

⁵¹ Für fremde Kinder bei höchftens 3 ftündiger Arbeit feine Paufen vorgeschrieben.

³⁸ Lehrlinge 8 Stunden.

³⁹ Bis 13 Jahre und bis zur vollendeten Schulpflicht 12 Stunden.

⁴⁰ Die Borschriften der Puntte 2 bis 3a gelten unter den dort angegebenen Boraussetzungen auch für Heimarbeit.

⁴¹ Rur bis 14 Jahre; bis 10 Jahre Arbeitsverbot.

⁴² In Gemeinden mit mehr als 20 000 Einwohnern für Betriebe mit mehr als 2 Arbeitern 11 Stunden.

⁴³ Für Rutscher in der Spedition 10 Stunden.

⁴⁴ Bis 13 Jahre und bis zur vollendeten Schulpflicht Arbeitsverbot.

⁴⁵ Bis 14 Jahre Arbeitsverbot.

⁴⁶ Bei Bauten mit mehr als 20 Arbeitern bis 14 Jahre Arbeitsverbot.

⁴⁷ In Betrieben mit mehr als 20 Arbeitern bis 14 Jahre Arbeitsverbot.

⁴⁸ Bis 10 Jahre Arbeitsverbot.

⁴⁹ Durch Berordnung für männliche Jugendliche 5 Stunden.

jonst bei mehr als 6 Stunden Arbeit eine Stunde Mittag, je $^1/_2$ Stunde Bor= und Nachmittag;

für Kinder und Jugendliche im Handel angemessene Mittagspause, bei Einnahme der Hauptmahlzeit in einem anderen Hause $1^1/_2$ Stunden (wie für Erwachsene).

2. In Ofterreich:

Für Kinder und Jugendliche $1^1/_2$ Stunden, davon in der Kegel eine Stunde zu Mittag; Wegfall der Bor- und Nachmittagspause bei höchstens 5 stündiger ununterbrochener Arbeit, daher unter Umständen bei 10 stündiger oder kürzerer Arbeit bloß eine Stunde (wie für Er- wachsene).

3. In Ungarn:

Für Kinder und Jugendliche eine Stunde Mittag und je $^1/_2$ Stunde Bor= und Nachmittag (wie für Erwachsene).

4. In Bosnien:

Für Kinder und Jugendliche bei höchstens 10 stündiger Arbeit eine Stunde, bei längerer Arbeit $1^1/_2$ Stunde, davon eine Stunde zu Mitstag; ununterbrochene Arbeit höchstens 5 Stunden, Mindestdauer einer Bause 15 Minuten.

(Siehe Tabelle Seite 191.)

7. Erweiterung oder Einschränkung der Arbeitszeitvorschriften (Abschnitte 3—6) für Kinder und Jugendliche durch die Verwaltung 57.

1. Deutschland.

Es sind ermächtigt:

- a) der Bundesrat, die Schutvorschriften auf Werkstätten und Bauten ohne Rücksicht auf die Zahl der Arbeiter auszudehnen (geschehen für Konsektionswerkstätten, siehe unten S. 194 f.):
- b) der Bundesrat, für Hausarbeit Borschriften über Beginn und Ende der Arbeitszeit, über Dauer und Länge der Paufen zu erlassen:
- c) der Bundesrat, wegen der Natur des Betriebes oder wegen Rücksichten auf die Arbeiter für einzelne Gewerbe Ab-

 $^{^{57}}$ Wegen jener Vorschriften, welche für alle Arbeiter erlassen worden sind, aber auch für Kinder und Jugenbliche gelten, siehe unten Abschnitt V, $5~\lessapprox.~210.$

	Mindestdauer der Paufen für Jugendliche			
S eltung 3 bercich	Deutsch= Land	Österreich	Ungarn	Bosnien
	-	in der Reg	el Stunden	
I. Gewerbe:				
1. Fabrifen	2 52 53	1 ¹ / ₂ 1 ¹ / ₂	54 54	1
Arbeitern aber (weibliche Jus mit Motor) gendliche	2 52 53	11/2	54	1
3. Werfstätten mit weniger als 10 Arbeitern und mit unregel- mäßigem Wasserntrieb, alle fonstigen Gewerbebetriebe (auß- genommen Heimarbeit) und Bauten		1 ¹ /2	54	1
4. Heimarbeit	55	-	_	_
II. Bergbau	2	1 56	;	_
III. Gaftgewerbe, Bertehr	_	$1^{1/2}$	54	
IV. Handei	$1^{1/2}$	11/2		1

fürzung oder Begfall der Paufen zu gestatten; aber bei mehr als 6 stündiger Arbeit eine Stunde Paufe (geschehen, siehe unten S. 194 f.);

d) der Bundesrat, für Werkstätten mit weniger als 10 Arbeitern aber motorischer Kraft Ausnahmen von den Schutvorschriften festzuseten (geschehen, siehe unten S. 194 f.):

⁵² Bei höchftens 6ftundiger Arbeitszeit 1/2 Stunde Baufe.

 $^{^{53}}$ Motorwerfstätten mit weniger als 10 Arbeitern ftatt 1 Stunde Mittag und je $^{1/2}$ Stunde Bor= und Nachmittag eine einzige Mittagspaufe von $1^{1/2}$ Stunden geftattet.

⁵⁴ Lehrlinge 2 Stunden.

⁵⁵ Die Vorschriften der Punkte 2 und 2a gelten unter den dort angegebenen Voraussehungen auch für Heimarbeit.

⁵⁶ Männliche Jugendliche bis 16, weibliche bis 18 Jahre.

- e) der Bundesrat, für Betriebe mit ununterbroch enem Feuer, für Betriebe, die auf regelmäßige Tag= und Rachtarbeit ange wiesen sind, für Betriebe, die eine Einteilung in regelmäßige, gleichlange Schichten nicht gestatten, für Rampagneindustrien Ausnahmen von den Schutzvorschriften zuzulassen, und zwar Einhaltung der gesetlichen Höchstarbeitszeit im Wochendurchschnitt (bis 14 Jahre 36, bis 16 Jahre 60 Stunden), Nachtarbeit höchstens 10 Stunden, Wegsfall der Mindestruhe (nur für männliche Jugendliche), wöchentlicher Wechsel von Tag= und Nachtschicht, eine oder mehrere Pausen von zusammen einer Stunde (geschehen, siehe unten S. 194 f.);
- f) die Verwaltungsbehörden, bei Unterbrechung des regel= mäßigen Betriebes durch Naturereignisse oder Un= glücksfälle vorübergehend Ausnahmen von den Schutvorschriften zu bewilligen;
- g) die Verwaltungsbehörden, wegen der Natur des Bestriebes oder aus Rücksichten auf die Arbeiter für einzelne Betriebe eine anderweitige Regelung der Nachtarbeit und der Pausen zu bewilligen; aber bei mehr als Cstündiger Arbeit eine Stunde Pause.

Auf Grund dieser Ermächtigungen hat der Bundesrat eine Reihe bon Ausnahmsborschriften für Jugendliche erlassen, deren wesentslichster Juhalt in der folgenden Übersicht zusammengestellt ist. Die durch diese Borschriften nicht geänderten gesetzlichen Bestimmungen sind in der Übersicht in Klammern eingesetzt; — bedeutet, daß die betreffende Norm fehlt oder daß sie durch Berordnung aufgehoben ist.

(Siehe Tabelle S. 194 und 195.)

2. Ofterreich.

Es sind ermächtigt:

- a) die Regierung, Nachtarbeit von Kindern und Jugendlichen in bestimmten Gewerben mit Kücksicht auf wichtige Umstände zu gestatten;
- b) die Regierung, in Fabriken die Nachtarbeit für männliche Jusgendliche über 14 Jahren zu gestatten, weil die Unterbrechung des Bestriebes untunlich oder weil Schichtarbeit mit Mücksicht auf die zeitsweiligen Bedürfnisse der Industrie notwendig ist;
 - c) die Bergbehörden, auf Grund eines ärztlichen Zeugnisses Aus-

Der Arbeiterschutz im Deutschen Reiche und in der öfterr.=ungar. Monarchie. 193

nahmen, bon den Borschriften über Arbeitszeit, Arbeitspausen, Nachtsarbeit zu bewilligen.

Auf Grund der Ermächtigungen sub a und b ist die Nachtarbeit für männliche Jugendliche gestattet worden, und zwar in Nr. 1—4 vom 12., in Nr. 5—10 vom 14. Lebensjahre an, in

- 1. Sensenwerken für Feuerarbeiter bei angemessener Abwechslung zwischen Tag- und Nachtschicht;
- 2. Gast = und Schankgewerben für Rellner u. dgl. zwischen 8 und 12 Uhr;
- 3. Beißbäckereien, welche nur einmal täglich Beißgebäckers zeugen, für Lehrlinge bei ber Tafelarbeit durch höchstens 4 Stunden;
- 4. Seiden filanden im Juni und Juli, und zwar Arbeitssbeginn vor 5 Uhr früh, Arbeitsschluß nach 8 Uhr abends bei entsprechend verlängerter Mittagspause;
- 5. Eisenhütten (Hochöfen, Koksöfen, Walzwerken) für Masselformer, Schmierer, Luppenfahrer, Handlanger u. dgl.;
- 6. Glashütten für leichte Handlangerdienste, wie Öffnen und Schließen der Formen, Abtragen der Ware in den Rühlösen;
- 7. Papier = und Salbzeugfabriken beim kontinuier = lichen Betrieb;
 - 8. Buderfabriten beim kontinuierlichen Betrieb;
- 9. Konservenfabriken für Arbeiten, deren Berschiebung die Stoffe gefährden würde;
- 10. Emailgeschirrfabriken mit kontinuierlichen Ofensbetrieb in 38 ftündigen Schichten für Arbeiten, die mit dem kontinuierslichen Betriebe zusammenhängen, während einer höchstens 8 stündigen Schicht, und zwar Ausdehnung der Arbeit bis 9 Uhr abends.

3. Ungarn.

Es sind ermächtigt:

- a) die Gewerbebehörden, für Lehrlinge in bestimmten Gelverbezweigen kürzere Arbeitszeiten vorzuschreiben;
- b) die Gewerbebehörden, für Lehrlinge, ferner für Jugendliche in Fabriken unter Rücksichtnahme auf ihre körperliche Entwicklung Nachtsarbeit bis zu 6 Stunden täglich in solchen Gewerbezweigen zu beswilligen, die ohne Nachtarbeit eine Störung erleiden würden.

4. Bosnien.

Es sind ermächtigt:

Schriften 155. II.

13

Dog en ga en

l	Ausnahmsvo	Ausnahmsvorschriften des Bundesrates über die Arbeitszeit der Jugendlichen in Deutschland.	die Arbeil	szeit der	Jugendlid	hen in D	eutschland.
Rummer	Gewerbezweig	Geltungsbereich	Böďlft= arbeit§= 3eit	Höchft- dauer ber Schicht	Minbeste ruhezeit	Berbot der Racht- arbeit von abends	Mindestdauer der Pausen
,				Stunden		bis früh	Stunden
-	Werkfätten mit weniger als 10 Ar- beitern aber mo-	a) Im allgemeinen (foweit nicht b oder c in Betracht fommt).	10 58	i	1	81/2—51/2	(2) oder statt dess ununterbr 1 /2 St 311 Mittag
	torifcher Araft	b) Handwert f, mannliche Jugenbliche	1	!	1	I	S
1		c) Sei unregelmaßigem Waherantrieb, männliche Jugendliche	1			81/2-51/2	i
62	Walz= und Ham= merwerke	unmittelbare Denarbeit b. Berarbeitung von Gifen und Stahl mit ununterbroche-					1, bei mehr als stündiger Schich
		nem Ocuet, Jugenviewe uvet 14 Juhlen	(10)	12	12	09 —	von 1 zu Mittag
က	Glashütten		(10)	12	12	- 63	1; eine Baufe m nigstens 1/2 Std.
	Arbeiten v. männ: Lichen Zugdl. über 14. Sebion beim	b) Betr. mit Wechsel zwischen Schmel- zen und Berarbeiten der Glasmasse.	60 wöchent:	I	in d. Dauer	- 65	1, bei mehr a 10stündiger Arbe
	Schmelz-, Glüh- oder Kühlofen 62		i frin		oer legren Schicht		1./2 Stunde: en Paufe wenigster '/2 Stunde ^{6.1}
4	Steinkohlenbergs werke in Preußen, Bonern Sockien	a) Unmittelbar mit der Förderung zu- sammenhängende Übertagarbeiten von	Ć	3). -	,	1, davon 2 Paufe je 1/4 Stunde,
	Elfaß-Lothringen	h) Allgemein Hertogorkeiten non	Ξ	0	er -		taupen je 7/6 Gra Koi KöAffone 6 fein
		mannlichen Jugendlichen über 14 Jahren	(10)	<u></u>	(11)	(9 - 8)	Schickleine Bau
-		c) Ubertagarbeiten bei der Ans und Abfahrt, männliche Jugendliche über					
Ī		14 Jahren	(10)	1	(11)	8-51/2	2

= und Wafchetonfettion,		-				
and den de	Rleider- und Wäscheleitetion, und zwar Erzeugung von Männer- und Knabentleidern im großen, von Frauen- und Kindertleidern im großen oder auf Bestellung nach Naß, Besehung von Frauen- und Kinderbütten, Ansertigung oder Bearbeitung von Wäsche im großen	(10)		I	$8^{1/2} - 5^{1/2}$	(5)
7 Getreidemühlen 66 a) mit vorn b) Sonstige	a) mit vorwiegender Dampftraft b) Sonftige		10		8'/2-5'/2 67 8'/2-51/2 67	1:
Bäckereibetriebe a) Lehrlinge mit Nachta: beit 66 b) Lehrlinge	a) Lehrlinge im 1. Lehrjahr b) Lehrlinge im 2. Lehrjahr		10 64	10		
Gaff- und Schant- wirifchaften 66 b) Nicht zur liche Jugendli	a) Alle Jugendlichen unter 16 Jahren b) Richt zur Familie gehörende weils- liche Jugendliche, Bedienung von Gäften		15 68	6 6	10-6	l .

45 bestimmte Gewerbegruppen. 59

Wöchentlicher Wechsel von Tag- und Nachtschift; bei mehr als 8stündiger Schicht Nachtarbeit höchstens 6 Stunden. Unterbrechungen von weniger als 1/4 Stunde werden nicht als Paufen angerechnet. 09

Ausgenommen Arbeiten an Strectöfen, Auswalzen flüffiger Glasmaffe, Arbeiten an Flafchen- und Tafelglasmaschinen Bei Tag- und Nachtarbeit wöchentlicher Schichtwechsel oder 24 Stunden Ruhezeit nach jeder Schicht. 63 62

Bwischen 6 Uhr abends und 6 Uhr früh höchstens 10 Stunden Arbeit und in jeder Woche nur die Halfte der ganzen Arbeitis-Bei einer 1 ffundigen zusammenhangenden Paufe Berlangerung ber Schichtbauer um 1 Stunde, höchsten: 7 Schichten wochentlich, **7**9 13 *

88 Abgefehen von Schichtbauer und Mindestruhe gelten alle Bestimmungen, die für Erwachsene exlassen werden sind (siehe unt. S. 212f.). 3wifchen biefen Stunben.

Gilt nur für Lehrlinge. 67

- a) die Regierung, die Nachtarbeit von Jugendlichen für einzelne Gelwerbezweige wegen wichtiger Umstände anders zu regeln oder zu gestatten;
- b) die Bergbehörden, 4 stündige Rachtarbeit von Kindern über 12 Jahren zu gestatten, wenn der Betrieb ohne Nachtarbeit eine Störung erleiden würde.

IV. Personenschutz für Frauen ohne Unterschied des Alters.

1. Dauernde Arbeitsverbote für Frauen.

A. Die Arbeiterschutgesetze selbst enthalten nur wenige Beschäftisgungsverbote für Frauen; nämlich

1. In Deutschland:

für Untertagarbeiten im Bergbau, für Kokereien, für Materialtransport bei Bauten und bei Bergbauen.

2. In Ofterreich:

für Untertagarbeiten im Bergbau, für schwere Arbeiten bei Regiesbauten der Eisenbahnen.

3. In Ungarn:

für Untertagarbeiten im Bergbau.

B. Außerdem sind in Deutschland, Österreich und Bosnien die obersten Verwaltungsbehörden ermächtigt, die Frauen von bestimmten gefährlichen oder schädlichen Arbeiten auszuschließen.

Von dieser Ermächtigung hat die Verordnungsgewalt in diesen Staaten einen sehr verschiedenen Gebrauch gemacht.

Die Berlvendung von Frauen ift berboten worden:

- a) in Deutschland für bestimmte gefährliche oder ungesunde Arbeiten in Ziegeleien, Steinbrüchen, Steinhauereien, bei der Herstelsung von Bleifarben und von anderen Bleiprodukten, von Alkalichrosmaten, von Akkumulatoren aus Blei, in Bleis und Zinkhütten, in Metallvalzs und shammerwerken mit ununterbrochenem Feuer, beim Mahlen von Thomasschlacke, in Glashütten, Glasschleifereien und sbeiszereien, Sandbläsereien, bei der Herstellung von Präserbativs u. dgl., bei der Herstellung von Zichorie und in Zuckerfabriken;
- b) in Diterreich bei Anstreicher=, Maler= und Lackiererarbeiten, in Buchdruckereien, Steindruckereien und in der Schriftgießerei;
 - c) in Bosnien gar nicht.

2. Arbeitsverbote für Wöchnerinnen.

Frauen dürfen aus Anlaß der Niederkunft nicht beschäftigt werden:

1. In Deutschland:

in Fabriken, größeren Werkstätten, Bergwerken usw. durch 8 Wochen, davon mindestens 6 Wochen nach der Entbindung;

. in Motorwerkstätten mit weniger als 10 Arbeitern und in Konfektionswerkstätten durch 6 Bochen; im Falle der Beibringung eines ärztlichen Zeugnisses Zulassung zur Arbeit 4 Bochen;

2. In Ofterreich:

in den der Gelverbeordnung unterliegenden Betrieben (ohne Heimsarbeit) durch 4 Wochen (Berbot einer regelmäßigen Beschäftigung); im Bergbau durch 6 Wochen nach der Entbindung;

3. In Bosnien:

in den der Gewerbeordnung unterliegenden Betrieben (ohne Seimsarbeit), nicht auch im Bergbau, durch 4 Wochen nach der Entbindung.

4. In Ungarn

fehlt eine diesbezügliche Norm; doch darf die Wöchnerin durch 4 Wochen von der Arbeit ohne Kontraktbruch wegbleiben.

3. Gesetliche Vorschriften über Söchstarbeitszeit für Frauen 69.

Die Höchstarbeitszeit beträgt

1. In Deutschland:

in Werkstätten mit mindestens 10 Arbeitern, Bergwerken und gleichgestellten Betrieben 10, an Bortagen bor Sonn= und Feiertagen 8 Stunden:

in Motorwerkstätten mit weniger als 10 Arbeitern, Konfektions= werkstätten 11, an Bortagen von Sonn= und Feiertagen 10 Stunden.

2. In Ofterreich:

in Fabriken und gleichgestellten Betrieben 11 Stunden (wie für Männer);

im Bergbau (nur Obertagarbeiten gestattet) 10 Stunden innerhalb einer 12 stündigen Schicht (wie für Männer);

3. In Bosnien:

in Fabriken und sonstigen Betrieben mit mehr als 20 Arbeitern 11 Stunden:

⁶⁹ Über Erweiterung und Ginschräntung bieser Borschriften burch die Berwaltung fiehe unten Abschnitt VI.

im Bergbau 12 Stunden (wie für Männer).

Beitere indirekte Begrenzungen der zulässigen Arbeitszeit erseben sich aus den Borschriften über Nachtarbeit, Mindestruhe, Ladenschluß unter Berücksichtigung der Arbeitspausen. Die direkten und die indirekten Arbeitszeitvorschriften sind in der folgenden Übersicht zussammengestellt: die indirekten stehen in Klammern.

(Siehe Tabelle S. 199.)

4. Gesetliche Vorschriften über Nachtarbeitverbot und Windestruhe für Frauen 70.

Auf diesem Gebiete besteht infolge der Berner Konvention eine etwas größere Übereinstimmung zwischen den vier Staaten.

1. Deutschland.

Für Werkstätten mit wenigstens 10 Arbeitern, Bergbau und gleichs gestellte Betriebe Mindestruhe 11 Stunden, Berbot der Nachtarbeit von 8 Uhr abends bis 6 Uhr früh; Berbot der Beschäftigung an Borsabenden von Sonns und Feiertagen nach 5 Uhr;

für Werkstätten mit motorischer Kraft aber weniger als $10~\rm Mr$ beitern keine Mindestruhe, Nachtarbeitverbot von $8^4/_2$ Uhr abends bis $5^4/_2$ Uhr früh (9 Stunden); Berbot der Beschäftigung an Borabenden von Sonn= und Feiertagen nach $5^4/_2$ Uhr;

für Handel (wie für Männer) Ladenschluß von 9 Uhr abends bis 5 Uhr früh; Mindestruhe 10 Stunden, in Gemeinden mit mehr als 20 000 Einwohnern für Betriebe mit mehr als 2 Arbeitern 11 Stunden.

2. Öfterreich.

Für gewerbliche Betriebe mit mehr als 10 Arbeitern Mindesteruhe 11 Stunden, Nachtarbeitverbot von 8 Uhr abends bis 5 Uhr früh; bei höchstens 8 stündiger Schicht für Frauen über 16 Jahren von 10 Uhr abends bis 5 Uhr früh;

gesetzliche Ausnahmen für Frauen über 18 Jahren bei unborhergesehenen nicht periodischen Betriebsunterbrechungen durch Elementareereignisse oder Unglücksfälle infolge von höherer Gewalt bis zu 8

⁷⁰ Über Erweiterung und Einschränkung dieser Vorschriften durch die Verswaltung fiehe unten Abschnitt VI.

	த ö ள் ji	arbeitsz	eit für F	rauen
Geltungsbereich	Deutsch: Land	Österreich	Ungarn	Bosnien
		Stu	nden	
I. Gewerbe: 1. Fabriken, Bauten mit mehr als 20 Arbeitern	10 Samstag 8 10 Samstag 8	11 (11½)	(11) (13)	11 —
und Brüche mit wenigstens 5 Arbeitern; Tabatwerkstätten, Bauhöse, Wersten, unterirdische Gruben und Brüche, Konsektions- werkstätten 4. Motorwerkstätten mit weniger als 10 Arbeitern und mit un- regelmäßigem Wasserantrieb, ferner alle sonstigen gewerblichen	10 Samstag 8		_	
Betriebe und Bauten (ausge= nommen Heimarbeit) 5. Heimarbeit		_	_	<u>-</u>
II. Bergbau:				—
1. Betriebe mit mehr als 10 Ar- beitern	10 Samstag 8	10	(13)	12
beitern	10 Samstag 8	10		12
III. Gaftgewerbe und Berkehr 1. Betriebe mit mehr als 20 Ar- beitern	— —			11
2. Betriebe mit höchstens 20 Ar- beitern	_	_	_	_
IV. Sanbel:				
1. Betriebe mit mehr als 20 Ars beitern	(121/2) 72	$(11^{1/2})^{73}$		11
2. Betriebe mit höchstens 20 Ar= beitern	$(12^{1/2})^{72}$	$(11^1/2)^{73}$		$(12^{1/2})$

⁷¹ Die Borschriften der Punkte 3 und 4 gelten unter den dort angegebenen Boraussehungen auch für Heimarbeit.

 $^{^{72}}$ In Gemeinden mit mehr als 20 000 Einwohnern für Betriebe mit mehr als 2 Arbeitern $(11^{1/2}).$

⁷⁸ Für Rutscher in der Spedition (121/2).

Tagen ⁷⁴; ferner Gestattung bloß 10 stündiger Nachtruhe und Arbeit bis 10 Uhr abends bei außergewöhnlichen Berhältnissen und in Saisonsindustrien an 40 Tagen im Jahr ⁷⁵;

für Bergbau Mindestruhe 12 Stunden (wie für Männer), Berbot der Nachtarbeit von abends 8 bis morgens 5 Uhr, bei 2 Tagschichten von abends 10 bis morgens 5 Uhr;

für Regiebauten der Eisenbahnen und deren Hilfsanstalten keine Mindestruhe, Nachtarbeitverbot von 8 Uhr abends bis 6 Uhr früh (10 Stunden);

für Handel (wie für Männer) Mindestruhe 11 Stunden, Ladenschluß von 8 Uhr abends bis 5 Uhr früh.

3. Ungarn.

Für Gewerbe= und Bergwerksbetriebe mit mehr als 10 Arbeitern Mindestruhe 11 Stunden, Nachtarbeitverbot von 10 Uhr abends bis 5 Uhr früh.

Gesetliche Ausnahme für Betriebe nur mit Familienangehörigen; ferner bis zum Jahre 1920 für Rohzuckerfabriken, Wollkämmereien, Spinnereien, Obertagarbeiten in Bergwerken, welche wegen des Klimas durch 4 Monate ruhen, aber dann höchstarbeitszeit für Frauen unter 16 Jahren 8 Stunden, über 16 Jahren 11 Stunden.

4. Bosnien.

Für Fabriken und sonstige gewerbliche Betriebe mit mehr als 20 Arbeitern Nachtarbeitverbot von abends 8 bis morgens 5 Uhr (9 Stunden);

für Handel (wie für Männer) Mindestruhe 10 Stunden, Ladens schluß von 9 Uhr abends bis 5 Uhr früh.

Diese Burschriften ergeben folgendes Gefamtbild:

(Siehe Tabelle S. 201.)

5. Gefetliche Vorschriften über Arbeitspaufen für Frauen 76.

Die Borschriften über die den Frauen zu gewährenden Pausen stimmen fast durchaus mit den oben für die Jugendlichen angegebenen

⁷⁴ Mit Bewilligung ber politischen Behörde bis zu 4 Wochen.

⁷⁶ Für mehr als 3 Tage nacheinander Bewilligung der politischen Behörde erforderlich.

⁷⁰ Über Erweiterung und Ginschränkung bieser Borfchriften durch die Berwaltung fiebe unten Abschnitt VI.

		Nächtl	iche Mi Fra	n de ftru ue n	he für
	Geltungsbereich	Deutsch= land	Öfter= reich	Ungarn	Bosnien
			Stur	ıben	
ī	Gewerbe:				
	1. Fabriken, Bauten mit mehr als 20				
	Arbeitern	11	11	11	9
	2. Gewerbliche Betriebe und Bauten mit mehr als 10 Arbeitern	11	11	11	· —
	3. Werkstätten und Bauten mit wenigs stens 10 Arbeitern; Ziegeleien, oberstrofiche Gruben und Brüche mit wenigsstens 5 Arbeitern; alle Tabakwerkstätten, Bauhöfe, Wersten, unteriodssiche Gruben und Brüche	11			: : : —
	4. Wertstätten mit weniger als 10 Ar- beitern aber mit motorischer Kraft, Konsettionswerkstätten	9	_	: -	: : —
	5. Sonstige Werkstätten (ausgenommen Heimarbeit) und Bauten				_
	6. Heimarbeit	77	_		_
II.	Bergbau:				
	1. Betriebe mit mehr als 10 Arbeitern	11	12	11	<u> </u>
	2. Betriebe mit höchftens '10 Arbeitern	11	12	-	_
III.	Gaftgewerbe und Berkehr: 1. Betriebe mit mehr als 20 Arbeitern 2. Betriebe mit höchstens 20 Arbeitern	_	_	. <u></u>	9
T 37		10 78	11 79	_	10
IV.	Sandel	10.0	11 '0	_	10

überein, und zwar sowohl hinsichtlich des sachlichen Geltungsgebietes als auch hinsichtlich der Dauer.

Es bestehen nur folgende Abweichungen:

In Deutschland beträgt die Mindestdauer der Pausen für Frauen statt 2 nur 1 Stunde; diese Mittagspause muß aber für Frauen, welche ein Hauswesen zu besorgen haben, auf Berlangen auf $1^1/_2$ Stunden ausgedehnt werden;

⁷⁷ Die Borschriften der Puntte 3 und 4 gelten unter den dort angegebenen Boraussetzungen auch für die Heimarbeit.

⁷⁸ In Gemeinden mit mehr als 20 000 Einwohnern für Betriebe mit mehr als 2 Arbeitern 11 Stunden.

⁷⁹ Für Rutscher in der Spedition 10 Stunden.

in Ungarn gelten die Pausendorschriften in den nicht fabriksmäßigen Betrieben nur für Lehrlinge, also für Jugendliche, nicht auch für erwachsene Frauen.

6. Erweiterung oder Einschränfung der Arbeitszeitvorschriften (Abschnitte 3—5) für Frauen durch die Verwaltung 80.

1. In Deutschland:

Es sind ermächtigt, und zwar ad a-e für alle Frauen, ad f-h nur für erwachsene Frauen:

- a) ber Bundesrat, die Ausdehnung der Schutbor= schriften auf alle Werkstätten und Bauten ohne Rück= sicht auf die Zahl der beschäftigten Arbeiter vorzu= schreiben (geschehen für Konfektionswerkstätten, siehe unten);
- b) der Bundesrat, Ausnahmen bon den Schutvor= schriften für Werkstätten mit weniger als 10 Arbeitern aber motorischer Kraft zuzulassen (geschehen, siehe unten);
- c) der Bundesrat, für Betriebe mit ununterbroch e= nem Feuer, für Betriebe, die auf regelmäßige Tag= und Nachtarbeit angewiesen sind, für Betriebe, die eine Einteilung in regelmäßige, gleichlange Schich= ten nicht gestatten, zeitweilig Ausnahmen von den Schutvorsschriften zuzulassen, und zwar bei Einhaltung der normalen gesetzlichen Höchstarbeitszeit im Bochendurchschnitt, bei höchstens 10 stün= diger Nachtarbeitzzeit im Bochendurchschnitt, bei höchstens 10 stün= schicht, bei Gewährung einer oder mehrerer Pausen von zusammen einer Stunde, für Hausfrauen einer Mittagspause von 1/2 Stunde, bei einer Mindestruhe von 11 Stunden (geschehen, siehe unten);
- d) die Verwaltungsbehörden, bei Unterbrechung des regels mäßigen Betriebes durch Naturereignisse oder Unsglücksfälle vorübergehend Ausnahmen von den Schusvorschriften zu bewilligen;
- e) die Verwaltungsbehörden, für einzelne Betriebe wegen der Natur des Betriebes oder aus Rücksicht für die Arsbeiter eine anderweitige Regelung der Nachtarbeit und der Pausen zu bewilligen; aber für Hausfrauen Mittagspause 1/2 Stunde:

⁸⁰ Wegen jener Vorschriften, die auch für erwachsene Männer gelten, siehe unten Abschnitt V 5, S. 210—217.

- f) der Bundesrat, für Saisonge werbe zeitlich begrenzt zuzuslassen, und zwar für höchstens 50 Tage im Jahre: Höchstarbeitszeit 12, am Samstag 8 Stunden, Ruhezeit 10 Stunden, Ausdehnung der Arbeit bis 10 Uhr abends und von 5 Uhr morgens; bei mehr als 40 Tagen Einhaltung der normalen gesetzlichen Höchstarbeitszeit im Jahressurchschnitt (geschehen, siehe unten);
- g) der Bundesrat, wegen Berderbens von Rohstoffen oder des Mißlingens von Arbeitzerzeugnissen bei dringend notwendiger Nachtarbeit Ausnahmen von Schutzvorschriften zeitlich begrenzt zuzulassen, aber Abkürzung der Ruhezeit an höchstens 60 Tagen auf $8^{1}/_{2}$ Stunden (geschehen, siehe unten);
- h) die Verwaltungsbehörden, wegen außergewöhnlicher Arbeitsanhäufung für einzelne Betriebe an 50 Tagen im Jahre zu bewilligen: die Ausdehnung der Arbeit außer am Samstag bis 9 Uhr, aber Höchstarbeitszeit 12 Stunden, Ruhezeit 10 Stunden; bei mehr als 40 Tagen im Jahre Einhaltung der normalen gesetlichen Höchstarbeitszeit im Jahresdurchschnitt; Beschäftigung am Vorabend von Sonns und Feiertagen bis 8 Uhr nur für Nichthausfrauen, nur zu bestimmten Arbeiten und nur bei Nichtbeschäftigung am nächsten Tage gestattet.

Der wesentlichste Inhalt der auf Grund dieser Ermächtigungen vom Bundesrat erlassenen Borschriften für Frauen ist in der folgenden Übersicht zusammengestellt; die durch diese Borschriften unverändert gebliebenen gesetzlichen Bestimmungen sind darin in Klammern gesetzt; — bedeutet die Aushebung oder das Fehlen der betreffenden Norm.

(Siehe Tabelle S. 204 und 205.)

2. Diterreich.

Ermächtigung der Regierung, in Gewerben mit rasch vers derblich en Stoffen die Nachtarbeit für Frauen über 18 Jahren, wenn zur Verhütung eines Verlustes notwendig, zu bewilligen.

Geschehen für Molkereien und für die Herstellung von Lebens= mittelkonserven.

3. Ungarn.

Ermächtigung der Regierung:

in Saisonbetrieben und in anderen Betrieben unter besonderen Berhältnissen eine Mindestruhe von nur

Ausnahmsvorschriften des Bundesrates über

Rummer	Gewerbezweig	Geltung 3 bereich	Höchst: arbeitszeit
1	Werkstätten mit wenigerals 10 Ar= beitern aber mo= torischer Krast	a) Im allgemeinen	11 Samštag 10
2	Männer= und Ana Kindertleidern im g jeyung von Fraue	ischekonfektion, und zwar Erzeugung von benkleidern im großen, von Frauen= und großen oder auf Bestellung nach Maß, Be= n= und Kinderhüten, Anfertigung oder Bäsche im großen	11 Samëtag 10
3	Steinkohlen=, Zink=, Bleierz= bergbau	a) Frauen über 18 Jahren, Arbeiten, die unmittelbar mit der Förderung der Kohle zusammenhängen	(10 Samētag 8)
4	Meiereien, Steri= lifierung von Milch	Betriebe mit wenigstens 10 Arbeitern, Frauen über 16 Jahren, bei Beschäftigung über 8 Uhr abends	(10 Samētag 8)
5	Herstellung von Fischtonserven	Betriebe mit mindestens 10 Arbeitern, Frauen über 16 Jahren: a) zeitlich unbeschränkt b) an 60 Werktagen im Jahr	(10 Samētag 8) 13
6	Herstellung von Gemüse: und Obst: tonserven u. Presserven	Urbeiterinnen über 16 Jahren, an 60 Tagen im Jahr	13

die Arbeitszeit der Frauen in Deutschland.

Höchste bauer der Schicht	Mindest= ruhezeit nden	Berbot ber Nachtarbeit von abends bis früh	Samstag= arbeits= fchluß	Minbestbauer ber Pausen Stunden
		<u> </u>		
_	(11)	$8^{1/2}$ — $5^{1/2}$	$5^{1/2}$	(1, Hausfrauen 11/2)
_	_	81/251/2	_	(1, Hausfrauen 11/2)
_		$8^{1/2}-5^{1/2}$	51/2	_
		<u> </u>		1, aber auch geteilt in
_	(11)	(8-6)	(5)	mehreren Paufen, da- von eine Paufe 1/2 Std.
·				
8	(16)	10—5	(5)	1/2
(10)	(11)	9—4	(5)	3 Stunden zu Mittag
				(1, Hausfrauen über Wunsch 1½)
(12)	(11)	(86)	$7^{1/2}$	20111(u) 1 ⁻ /2)
$(15^{1/2})$	81/2	9—4	(5)	(1, Hausfrauen über Wunsch 1 ¹ /2)
$(15^{1/2})$	81/2	10—4 ¹ / ₂	5	(1, Hausfrauen über Wunfch 1 ¹ /2)

10 Stunden an 60 Tagen im Jahr zu gestatten (bis zu 14 Tagen Be-willigung durch die Gewerbebehörde);

wegen Betriebsunterbrechung infolge von höherer Gewalt oder Elementarereignissen Nachtarbeit für Frauen über 16 Jahren zu gestatten bei Höchstarbeitszeit von 13 Stunden, 11 stündiger Mindestruhe und 1 Stunde Pause bei ununterbrochener Arbeit von 6 Stunden;

für Gewerbe mit leicht verderblichen Stoffen Nachtsarbeit durch täglich höchstens 10 Stunden mit einer Höchstarbeitszeit von 66 Stunden wöchentlich zu gestatten.

Geschehen für Arbeiterinnen über 16 Jahren für gewisse Arbeiten in Seidenkokonlagern (durch höchstens 6 Wochen im Juni und Juli) und in Molkereien bei einer Mindestruhe von 11 Stunden. Verboten bleibt die Nachtarbeit für Schwangere, Wöchnerinnen und stillende Mütter.

4. Bosnien.

Ermächtigung der Regierung, Ausnahmen vom Nachtarbeitverbot luegen wichtiger Umftände zu bewilligen (nicht geschehen).

V. Personenschutz für Arbeiter ohne Unterschied von Geschlecht und Alter.

1. Zulaffung zur Arbeit.

Deutschland. Ermächtigung des Bundesrates,

- a) in der Hausarbeit Berrichtungen zu verbieten, die mit ersheblichen Gefahren für Leben, Gesundheit oder Sittlichkeit der Haussarbeiter oder für die öffentliche Gesundheit verbunden sind;
- b) in bestimmten Gewerbezweigen Bedingungen für die Zulassung zur Arbeit aufzustellen (nicht auch im Bergbau und Handel).

Auf Grund deffen

1. Berbot der Beschäftigung von Arbeitern ohne ein amtsärztsliches Zeugnis teils über die allgemeine Tauglichkeit zur Arbeit, teils über das Fehlen bestimmter Krankheiten, bestimmter Gebrechen, des Alkoholismus und dergleichen: für Bleihütten; Glashütten, schleisfereien, sbeizereien, Sandbläsereien; Spiegelbeleganstalten (Preußen); Herstellung von Bleifarben und anderen Bleiprodukten; Herstellung von Alkalichromaten; Herstellung von Alkalichromaten; Herstellung von Alkalichromaten; Berstellung von Alkalichromaten; Thomasschlackenmühlen; außerdem für Jugendliche bis zum 18. Lebensjahre für gewisse Arbeiten in Zinkösen;

2. Berbot der Beschäftigung von Personen, welche an bestimmten Krankheiten leiden oder Anzeichen bestimmter Krankheiten haben, zum Teil auch solcher Personen, welche gegen bestimmte Schädigungen bessonders empfindlich sind: für Bleihütten; Spiegelbeleganstalten (Preußen); Herstellung von Bleifarben und anderen Bleiprodukten; Herstellung von Alkalichromaten; Herstellung von Akkumulatoren aus. Blei; Malers, Anstreichers usw. Arbeiten; Roßhaarspinnereien, Haarund Bürstenrichterei, Bürstens und Pinselmacherei; Bulkanisieren von Gummi; Zinkhütten.

In den drei anderen Staaten bestehen keine analogen Bor-schriften.

- 2. Gesetliche Vorschriften über Söchstarbeitszeit 81.
- 1. Deutschland. Reine Bestimmungen.
- 2. Öfterreich.
- a) In Fabriken, Bauunternehmungen mit mehr als 20 Arbeitern bei einer Bauführung, Regiebauten der Eisenbahnen und deren Hilfsanstalten Höchstarbeitszeit 11 Stunden; ausgenommen sind aber bloß für Erwachsene Hilfsarbeiten, welche der Hauptarbeit vors oder nachsgehen müssen. Berlängerung der Arbeitszeit bei zwingender Notwendigkeit an 3 Tagen im Monat gestattet.
- b) Im Bergbauund in den dem Berggesetze untersftellten Hüttenwerken Schichtbauer höchstens 12 Stunden, Höchstarbeitszeit 10 Stunden vom Beginne der Einfahrt bis zum Ende der Ausfahrt der Schicht; ausgenommen Arbeiten bei dringender Gesfahr für die Sicherheit des Lebens, der Gesundheit oder des Eigentums.
- c) Untertagarbeiten im Kohlenbergbau Schichts daner höchstens 9 Stunden vom Beginne der Einfahrt bis zum Ende der Ausfahrt; Ruhepausen werden nur abgerechnet, wenn sie über Tag zugebracht werden.
 - 3. Ungarn.

In Fabriken Söchstarbeitszeit 14 Stunden 82.

⁸¹ Über Erweiterung und Ginschränkung bieser Borichriften burch bie Berwaltung siehe unten, Abschnitt 5.

⁸² Die Tagesarbeit darf nicht vor 5 Uhr früh beginnen und nicht nach 9 Uhr abends endigen; bei Tag- und Nachtarbeit Schichtwechfel.

4. Bosnien.

- a) In Fabriken und Gewerbebetrieben mit mehr als 20 Arbeitern Höchstarbeitszeit 11 Stunden; ausgenommen sind aber nur für erwachsene Männer Hilfsarbeiten, die der Fabrikation vor- und nachgehen müssen. Bei dringender Notwendigskeit 3 Überstunden an 3 Tagen im Monate gestattet.
- b) Im Bergbau höchstarbeitszeit 12 Stunden. Ausnahmen bei Unglücksfällen.

3. Arbeitspausen 88.

1. Deutschland. Bestimmungen fehlen.

2. Öfterreich.

In allen Gewerbebetrieben (ausgenommen Heimarbeit und Bergbau) angemessene Ruhepausen, und zwar mindestens $1^1/_2$ Stunden, davon 1 Stunde tunlichst zu Mittag; Begfall der Borund Nachmittagspause bei ununterbrochener Arbeit von nicht mehr als 5 Stunden; daher unter Umständen bei 11 stündiger Arbeit $1^1/_4$, bei 10 stündiger oder kürzerer Arbeit 1 Stunde Pause.

3. Ungarn.

In Fabriken 1 Stunde Mittag, je $^1/_2$ Stunde Vor= und Nachmittag. Gestattung, die Pausen im Wege der Abwechslung zu gewähren, wenn Gleichzeitigkeit wegen der Natur des Betriebes nicht möglich ist. Wegfall der Vor= oder Nachmittagspause, wenn die Arbeit zur Zeit der gewöhnlichen Arbeitspausen beginnt oder endigt, ferner bei einer Arbeitszeit von nicht mehr als 10 Stunden.

4. Bosnien.

In allen Gewerbebetrieben (ausgenommen Heimarbeit und Bergbau) angemessene Pausen, und zwar bei höchstens 10 stündiger Arbeitszeit. 1 Stunde, bei längerer Arbeitszeit $1^1/_2$ Stunden, davon tunslichst 1 Stunde zu Mittag. Ununterbrochene Arbeit höchstens 5 Stunden. Dauer einer Pause mindestens $1/_4$ Stunde.

⁸³ Für den Handel siehe unten Abschnitt III. Über Erweiterung und Ginsschränkung ber gesehlichen Borschriften durch die Berwaltung siehe unten Abschnitt V.

4. Gesetliche Arbeitszeitvorschriften für den Sandel 84.

1. Deutschland.

Für offene Verkaufsläden Mindestruhe 10 Stunden, in Gemeinden mit mehr als 20000 Einwohnern für Verkaufsstellen mit mehr als 2 Arbeitern 11 Stunden.

Angemessenc Mittagspause; für Arbeiter, die ihre Haupt= mahlzeit in einem anderen Hause einnehmen, $1^{1}/_{2}$ Stunden.

Ausnahmen von Mindestruhe und Pausen für unaufschiebbare Arsbeiten zur Verhütung des Verderbens von Ware, für die Inventuraufnahme, bei Neueinrichtungen und Umzug und an 30 durch die Verswaltung zu bestimmenden Tagen im Jahre.

Ladenschluß bei unvorhergesehenen Rotfällen gestattet; ferner (bis 10 Uhr) an 40 von der Verwaltung zu bestimmenden Tagen.

2. Ofterreich.

Mindestrube 11, für Rutscher im Speditionsgewerbe 10 Stun= den.

Mittagspause 1 Stunde, bei mehr als 4stündiger Nach= mittagsarbeit und Einnahme des Mittagessens in einem anderen Hause $1^1/2$ Stunden.

Für offene Verkaufsläden Ladenschluß von 8 Uhr abends bis 5 Uhr früh, im Lebensmittelhandel von 9 Uhr abends bis 5 Uhr früh.

Ausnahme von Mindestruhe und Ladenschluß für Inventur, Übersfiedlung, Neueinrichtung, Marktbesuch, in Notfällen, außerdem an 30 Tagen im Jahre.

Für Handlungsgehilfen und Angestellte zu höheren Dienstleiftuns gen Gewährung eines jährlichen Urlaubs unter Fortleistung des Gehaltes, und zwar 10 Tage jährlich bei ununterbrochenem Dienstsverhältnis von mindestens 6 Monaten, 14 Tage nach einem solchen von mindestens 5 Jahren, 21 Tage nach 15 Jahren.

3. Ungarn.

Für Budapest und einige Gemeinden der Umgebung Laden = schluß von 8 Uhr abends bis 6 Uhr morgens, für Lebensmittelhandel

Schriften 155. II.

⁸⁴ Über Erweiterung und Ginschränfung der Borschriften durch die Berwaltung siehe unten Abschnitt V.

von $8^1/_2$ Uhr abends bis 5 Uhr morgens, am Samstag Ladenschluß erst $9^1/_2$ Uhr abends.

Ausnahmen für Indentur, Einrichtung oder Übersiedlung, Bershütung des Berderbens der Bare oder aus anderen zwingenden Grünsben, an 14 Tagen des Jahres, aber auch dann 10 stündige Ruhezeit.

4. Bosnien.

Mindestruhe 10 Stunden. Für offene Läden Ladenschluß von abends 9 bis morgens 5 Uhr. Angemessene Mittagspause, und zwar $1^1/_2$ Stunden bei Mittagessen in einem anderen Hause Nachmittagsarbeit von mehr als 4 Stunden.

(Siehe Inbelle Seite 211.)

5. Ausdehnung der Arbeitszeitvorschriften ohne Unterscheidung von Geschlecht und Alter durch die Verwaltung.

1. Deutschland.

Es sind ermächtigt:

- a) die Regierung, dann die Landeszentralbehörden und Polizeisbehörden, die Arbeitszeit und die Arbeitspausen für Geswerbezweige (nicht auch Handel und Bergbau), in denen durch übersmäßige Arbeitsdauer die Gesundheit der Arbeiter gefährdet wird, zu regeln;
- b) die Polizeibehörden, analoge Anordnungen für einzelne Bestriebe zu treffen.
- c) die höheren Verwaltungsbehörden, die Geschlossenheit der Läden auf Antrag von zwei Dritteln der beteiligten Geschäftseinhaber schon von 8 Uhr abends an und bis 7 Uhr früh vorzusschreiben;
- d) die Gemeinden mit weniger als 20 000 Einwohnern, die Ruhezeit im Handel auf 11 Stunden auszudehnen;

Auf Grund der Ermächtigung sub a) hat der Bundesrat Borsschriften erlassen, deren wichtigster Inhalt in der Übersicht S. 214 und 215 zusammengestellt ist.

Arbeitezeitvorfdriften für Arbeiter ohne Unterfdeidung von Gefdlecht und Alter:

	recessorial and a contract some and		, Oc	10000000	
	Geltung 3 bereich	Deutsch= land	Öster- reich	Ungarn	Bosnien
		Stunden			
	A. Söchftarbeitszeit.				
I.	Gewerbe:	ţ.			
	1. Fabrifen	-	11	14	11
	2. Bauten mit mehr als 20 Arbeitern	_	11		11
	3. Sonstige Gewerbe mit mehr als 20 Arbeitern		_		11
	4. Gewerbe mit weniger als 20 Arbeitern		_	_	
TT	Bergbau:		i		
11.	1. Im allgemeinen	_	10		12
	2. Untertagarbeiten im Rohlenbergbau	i _	9		12
III.	_	ļ			
	1. Betriebe mit mehr als 20 Arbeitern		_		11
	2. Betriebe mit weniger als 20 Arbeitern		_		
IV	Sandel:	l			
	1. Betriebe mit mehr als 20 Arbeitern	$(12^{1/2})^{85}$	$(11^{1/2})^{86}$	_	11
	2. Betriebe mit weniger als 20 Arbeitern	$(12^{1/2})^{85}$	$(11^{1/2})^{86}$	_	$(12^{1/2})$
	B. Mindeftruhe.	(== :=)			(== :=)
т	Gewerbe				
		_		_	
11.	Bergbau:	İ	12		
	1. Im allgemeinen	-	15	-	_
ш	Gastgewerbe, Berkehr	-	10		
	Sanbel	10 87	11 88	_	10
		10		į	10
т	C. Arbeitspaufen.				
1.	Gewerbe:		411		***
	1. Fabriten	_	11/2	2	$1^{1/2}$
ΙI	Bergbau		11/2	_	1 ¹ / ₂
	Gastgewerbe, Berkehr	_	11/2	_	1 ¹ /2
	Sandel	11/2 89	$\frac{1^{2}}{2}$		1 1/2 1 1/2 89
	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	1-/2-0	1-/2	_	1-/Z

⁸⁵ In Gemeinden mit mehr als 20 000 Einwohnern für Betriebe mit mehr als 2 Arbeitern (111/2).

⁸⁶ Für Kutscher in der Spedition (12½). ⁸⁷ In Gemeinden mit mehr als 20 000 Einwohnern für Betriebe mit mehr als 2 Arbeitern 11.

⁸⁸ Für Kutscher in der Spedition 10. 89 In der Regel.

2. Öfterreich.

Es sind ermächtigt:

- a) das Gesamtministerium, die Arbeitszeit und die Arsbeitspausen für einzelne gewerbliche Berrichtungen, bei welchen durch übermäßige Dauer der Arbeit die Gesundheit der Arbeiter offensbar gefährdet wird, zu regeln (nicht geschehen);
- b) die Verwaltungsbehörden, eine Verlängerung der Ge= schlossen heit für Läden in einzelnen Gemeinden vorzuschreiben; aber Schlußstunde nicht vor 7 Uhr abends.

3. Ungarn.

Es sind ermächtigt:

- a) die Regierung, den Ladenschluß in Budapest und den Nachbargemeinden auf 7 Uhr festzusetzen;
- b) die Gemeinden, für welche Ladenschlugvorschriften nicht bestehen, die für Budapest geltenden Borschriften auf ihr Gebiet auszudehnen;

4. Bosnien.

Ermächtigung der Regierung, den Ladenichluß für einzelne Gemeinden auf 7 Uhr abends festzuseten.

6. Einschränkung der Arbeitszeitvorschriften ohne Unterscheidung von Geschlecht und Alter durch die Verwaltung.

1. Deutschland.

Ermächtigung der höheren Berwaltungsbehörden, späteren Ladenschluß in kleineren Städten und Landgemeinden zuzulassen, wenn der Geschäftsverkehr sich vornehmlich auf einzelne Tage oder Stunden beschränkt.

2. Ofterreich.

Es sind ermächtigt:

- a) die Regierung, eine Berlängerung der Söch ft = arbeit geit um 1 Stunde für einzelne Fabrikgweige dauernd wegen besonderer Bedürfnisse zuzulassen (geschehen, siehe unten);
- b) der Regierung, die Arbeitszeit in kontinuierlichen Betrieben ⁹⁶ zur Ermöglichung des regelmäßigen Schicht wech sels angemessen zu regeln (geschehen, siehe unten);

⁹⁶ b. h. folche Gewerbe, für welche wegen Untunlichteit der Unterbrechung des Betriebes die Nachtarbeit von Jugendlichen und die Sonntagsarbeit geftattet ift.

- c) die Berwaltungsbehörden, eine Berlängerung der Höch starbeitszeit für einzelne Fabriken zeitweilig wegen Bestriebsunterbrechungen infolge von Naturereignissen oder Unfällen oder wegen vermehrten Arbeitsbedarfes zu bewilligen;
- d) die Bezirkshauptmannschaften, zeitweise Ausnahmen von Schicht dauer und Höchstarbeitszeit für Bergwerke bei außerordentlichen Ereignissen oder dringendem Bedarfe zu bewilligen (durch Berordnung auf Erwachsene eingeschränkt);
- e) die Regierung, eine Höchstarbeitszeit von 60 Stunden wöchentlich für hochgelegene Bergwerke zu gestatten;
- f) die Regierung, für Bergwerke die Schicht dauer und die Arbeitszeit auf Grund des allgemeinen staatlichen Aufsichtsrechtes zu verkürzen;
- g) die Regierung, 12 stündige Schicht mit höchstens 10 stündiger Urbeitszeit für Kohlenbergwerke, deren Betrieb durch eine Berskürzung der bisher längeren Schichtdauer gefährdet würde, zu beswilligen;
- h) die Regierung, Schichten von 54 Stunden wöchentlich für hochgelegene Kohlenbergwerke zu bewilligen;
- i) die Regierung, Überschichten für Rohlenbergwerke bei außerordentlichen Ereignissen und dringendem Bedarfe zu gestatten;
- k) die Regierung, eine angemessene Berteilung und Rürs zung der Pausen für einzelne Gewerbezweige, insbesondere für solche, bei denen eine Unterbrechung des Betriebes untunlich ist, zuzuslassen (geschehen, siehe unten);
- 1) die Regierung, Ladenschluß und Mindestruhe im handel für einzelne Aurorte für die Dauer der Saison außer Araft zu setzen.

Auf Grund dieser Ermächtigungen find folgende Borschriften erlassen worden:

ad a (Arbeitszeit): In der Glasindustrie für Schmelzer und Glasmacher und deren Hilfspersonal wöchentliche Arbeitszeit 84 Stunden gestattet.

ad b (Schichtwechsel): Für die kontinuterlichen Fasbrikszweige mit gestatteter Sonntagsarbeit Zulassung einer 18sftündigen Wechselschicht am Schluß der Woche zwecks Übergang von der Tags zur Nachtschicht, wenn dieser Übergang nicht durch Einsichtung einer 12stündigen Reserveschicht oder durch zwei 6stündige,

Borschriften des Bundesrates über Arbeitszeit der Arbeiter

Rummer	Gewerbezweig	Geltung & bereich	Höchste arbeitszeit Stunden
1	()		- Ciunben
1	Großeifen= induftrie	Hochöfenwerte, Hochöfen: und Röhren: gießerei, Stahl:, Buddel:, Hammer:, Preß:, Walzwerte bei Schichten über 8 Stunden	
2	Getreidemühlen, nicht reine Winds mühlen	a) mit vorwiegender Dampffraft b) Sonftige	
3	Bäckereibetriebe 91	Betriebe mit Nachtarbeit (8½ Uhr abends bis 5½ Uhr morgens)	_
4	Gast= und Schankn	virtschaften	_
5	Steinbrüche und Steinhauereien	a) Steingewinn	10
	Cierniyaneteren	des Sandsteins	9
6	Bleihütten	a) Bedienung der Schachtöfen, Arbeisten im Innern der Öfen, Ausräumen von nassem Flugstaub	8 8 4 10
7	Herftellung von Bleifarben u. an= beren Bleipro= dukten	a) Beschiden und Entleeren der Oxy= dierkammern	8 8 10
8	Herftellung von Uffumulatoren aus Blei	Mijchen, Herstellen, Füllen der Füll- masse	8 95
9	Bulfanifieren von Gummi	Arbeiten mit Einwirkung von Schwefels kohlenstoff.	4
10	Thomasichlacken= mühlen	Zerfleinern und Mahlen von Thomas- fchlacke, Ubjüllen, lofes Lagern, Ber- laden von Thomasschlackenmehl	4
11	Spiegelbelegan= ftalten (Preußen)	a) Oftober bis April b) Mai bis September	8

⁹⁰ Höchstens 7 Schichten wöchentlich.

⁹¹ Ausgenommen Betriebe, in benen höchstens dreimal in der Boche gebacen wird.

⁹² Überschreitungen von ¹/₂ Stunde gelegentlich zu gewiffen Arbeiten gestattet, außerdem Überschreitungen gestattet an 20 Tagen im Jahre.

⁹³ Überschreitungen an 60 Tagen im Jahre gestattet.

⁹⁴ Sieben folche Ruhezeiten in der Woche: an 1 Tage in jeder 3., in Bemein-

Der Arbeiterschutz im Deutschen Reiche und in der öfterr.-ungar. Monarchie. 215

ohne Unterscheidung von Geschlecht und Alter in Deutschland.

Höchst: bauer ber Schicht Stul	Mindest= ruhezeit nden	Berbot der Nacht- arbeit von abends bis früh	Mindeftdauer der Paufen Stunden		
16 90	10		2, davon 1 Std. Mittags: Mindestdauer eine r Paufe ^{1/4} Std.		
10 00					
	10	_	_		
<u> </u>	8				
12 oder 13 ^{90 92}	8	_	bei 13 ftündiger Arbeit 1 Std. Paufe		
16 ⁹³	8 94		_		
	_	_	_		
_		_	_		
		1			
_	_		_		
	_	_	nach 2 Stb. Arbeit 1 Stb.		
		_	Paufe		
_		_	1 95		
			nach 2 Std. Arbeit 1 Std. Paufe		
-	_		2, darunter eine Paufe von 1 Std.		
-		<u> </u>	2 2		

ben mit mehr als 20 000 Einwohnern in jeder 2. Woche 24 Stunden Ruhezeit; in ben anderen Wochen außerdem an einem Tage in der Woche eine 6 ftündige Ruhezeit zwischen 8 Uhr früh und 10 Uhr abends; Ermächtigung der Verwaltungsbehörde, für gewisse Orte durch 3 Monate 17 ftündige Arbeitsschicht und Ruhezeit 7 Stunden mit 2 Stunden Pausen außer den Mahlzeiten zu gestatten.

⁹⁵ Oder 6 Stunden ohne Paufen für Rahrungsaufnahme.

resp. drei 8 stündige Übergangsschichten bewirkt werden kann; so insebesondere für Eisenhütten, Emailgeschirrerzeugung, Kalk- und Gipsebrennerei, Tonwarenindustrie, Glashütten, Papiersabriken, Zelluloseerzeugung, Zuckersabriken, Spiritusbrennerei.

ad f (Schicht): Für Blei= und Zinkhütten, die dem Bergsgesetze unterstehen, für gewisse Arbeiten teils Höchstdauer der Schichtdauer 6 Stunden und 4 stündige Höchstsarbeitszeit.

ad k (Paujen):

- 1. Für alle kontinuierlichen Betriebe mit 8 stündiger Schicht Berskürzung der Gesamtdauer der Pausen auf $^{1}/_{2}$ Stunde, davon $^{1}/_{4}$ Stunde zu Mittag.
- 2. Erleichterungen durch Julassung der Gewährung der Pausen im Wege der Abwechslung, der Berlegung der Pausen statt auf bestimmte, auf jene freien Zeitpunkte, die sich aus dem Gange des Bestriebes ergeben, jedoch in der Regel ohne Berkürzung der 11/2 stünsdigen Gesamtdauer der Pausen, und zwar
- a) mit Einhaltung der 1 stündigen Mittagspause: sür alle oder gewisse Arbeiten in 17 Gewerbegruppen. Es sind das: Eisenhüttenswerke; Emaillierwerke; Metallindustrie; Schmieden; Kalks, Gipss, Ziegelwerke und gewisse Arbeiten der keramischen Industrie; Textilsindustrie; Linoleumerzeugung; chemische Industrie; Sirups und Trausbenzuckererzeugung; Bierbrauerei, Malzsabrikation, Branntweinsbrennerei; Essigs, Likörs, Preßheses, Kunsteiserzeugung u. dgl.; Bäcker und Zuckerbäcker; Gasts und Schankgewerbe; Friseure und Raseure; Handel; Transport; Wartepersonal für Dampskessel, Mostoren u. dgl.; Elektrizitätswerke und Anlagen;
- \(\begin{align*} \) unter Umständen mit Verfürzung der Mittagspause (nicht der Gesamtdauer der Pausen) für alle oder gewisse Arbeiten in 8 Gruppen. Es sind das: Glashüttenbetrieb, Holzstoff=, Zellulose=, Pappe= und Papiererzeugung, Getreidemühlen, Teigwarenfabriken, Zuckersabriken, Zeitungsdruckereien und bei 8 stündiger Schicht Gisenbahn= tunnelbau.

3. Bosnien.

Ermächtigung der Regierung, für bestimmte Fabrikszweige mit kontinuierlichem Betriebe oder aus anderen Rücksichten die Höchst-

Der Arbeiterschutz im Deutschen Reiche und in ber öfterr.-ungar. Monarchie. 217

arbeitszeit auf 12 Stunden zu verlängern und die Arbeitszeit zu regeln.

Geschehen für größere Sägewerke, und zwar Gestattung der Arbeit im Sommer von Morgendämmerung bis zur Abenddämmerung, 18 stüns dige Wechselschicht.

VI. Sonn- und Feiertagsruhe.

1. Grundfätliche Vorschriften.

a) Sonntagsruhe.

- A. Dauer: mindest 24 Stunden.
- B. Beginn der Arbeitsruhe:
- 1. in Deutschland um 12 Uhr nachts; in kontinuierlichen Betrieben, falls der Betrieb durch 24 Stunden vollständig ruht, zwischen 6 Uhr abends des Bortages und 6 Uhr früh des Sonntags; für Frauen in Fabriken, größeren Werkstätten, Bergbau usw. beginnt schon am Borabend um 5 Uhr eine 31 stündige Ruhezeit;
 - 2. in Öfterreich spätestens um 6 Uhr früh des Sonntags;
- 3. in Ungarn spätestens um 6 Uhr früh; Ende frühestens um 6 Uhr früh des folgenden Tages;
- 4. in Bosnien fehlt eine Bestimmung über den Beginn der Ruhezeit.
- C. Berlegung der Arbeitsruhe auf einen anderen Tag aus konfessionellen Gründen.
 - 1. In Deutschland fehlt eine Bestimmung.
- 2. In Öfterreich Ermächtigung der politischen Landesbehörden von Galizien und Bukowina, nicht öffentliche Sonntagsarbeit im Ersteugungsgewerbe zu gestatten, wenn mit Rücksicht auf die Konfession regelmäßig eine 24 stündige Arbeitsruhe an einem anderen Wochentage eingehalten wird;
 - 3. in Ungarn fehlt eine Bestimmung.
- 4. in Bosnien Ruhetag statt des Sonntags für Fraeliten der Samstag, für Mohammedaner der Freitag; doch ist eine Änderung durch Bertrag zwischen den Parteien gestattet.
- D. Ersatruhe. Falls gestattete Sonntagsarbeit geleistet wird (s. u.), muß in der Regel gewährt werben:
- 1. in Deutschland bei mehr als Istündiger Sonntagsarbeit Arbeitsruhe entweder an jedem dritten Sonntag durch 36 Stunden

oder an jedem zweiten Sonntag von 6 Uhr früh bis 6 Uhr abends oder mit Zustimmung der unteren Berwaltungsbehörde, falls der Besuch des Gottesdienstes nicht gehindert wird, durch 24 Stunden an einem Wochentag;

- 2. in Österreich bei mehr als 3 stündiger Sonntagsarbeit Arsbeitsruhe entweder am nächsten Sonntag oder, wenn dies nicht mögslich ist, an einem Wochentage oder (in einer Anzahl von Fällen) durch je 6 Stunden an zwei Tagen der Woche;
- 3. in Ungarn Arbeitsruhe entweder jeden Monat einen ganzen vder alle zwei Wochen einen halben Sonntag;
- 4. in Bosnien bei mehr als 3 ftündiger Arbeit Arbeitsruhe an einem Tage der nächsten Boche oder am nächsten Ruhetage.

b) Feiertagsruhe.

Für die Feiertage wird vorgeschrieben

- 1. in Deutschland: Arbeitsruhe in demselben Umfang wie am Sonntag; bei zwei aufeinanderfolgenden Ruhetagen 36 Stunden Arbeitsruhe, zu Beihnachten, Oftern und Pfingsten 48 Stunden; welche Tage als Festtage gelten sollen, bestimmt die Landesregierung nach örtslichen und konfessionellen Verhältnissen;
- 2. in Österreich: Freigabe der nötigen Zeit zum Besuche des Bormittagsgottesdienstes;
- 3. in Ungarn: Arbeitsruhe am Stefanstag wie am Sonntag; an sonstigen Feiertagen Freigabe der nötigen Zeit zum Besuche des Gottesdienstes;
 - 4. in Bosnien fehlt eine Bestimmung.

2. Gefetliche Ausnahmen 97.

1. Deutschland.

Für Kinder nur Austragen und Botengänge, und zwar für fremde Kinder höchstens durch 2 Stunden und nicht nach 1 Uhr nachmittags;

für Jugendliche die für Erwachsene gestatteten Arbeiten (siehe unten) mit Ausschluß der Arbeit in Fabriken, größeren Werkstätten, Bergbau usw., in welchen Betrieben unbedingtes Berbot der Sonnstagsarbeit für Jugendliche gilt;

⁹⁷ Siehe S. 175, Anmertung 7.

für Erwach sene ohne Ersatzuhe alle Arbeiten im Gast = und Schankgewerbe, im Berkehr und bei Aufführungen u. dgl., unaufschiebbare Arbeiten im öffentlichen Interesse und in Notfällen, einmal im Jahr für Inventur; mit Ersatzuhe Bewachung der Betriebsanlagen, gewisse Reinigungs =, Instandhaltungs = und Borbereitungsarbeiten, Arbeiten zur Berhütung des Berderbens von Rohstoffen oder des Mißlingens von Arbeitserzeugnissen;

ferner für Jugendliche und Erwachsene im Handel durch 5 Stunden, deren Festsetzung durch die Berwaltungsbehörden unter Berücksichtigung der Zeit des Gottesdienstes erfolgt;

2. Öfterreich.

Im Gewerbe unaufichiebbare Arbeiten aus öffentlichen Rücksichten oder in Notfällen; Bewachung der Betriebsanlagen; Säuberungs= und Instandhaltungsarbeiten (Ersatzeuche; wenigstens jeden zweiten Sonntag freie Zeit zum Besuch des Bormittagsgottesdienstes); Inventur einmal im Jahr;

im Bergbau Arbeiten, welche keine Unterbrechung erleiden durs fen oder welche nur bei ruhendem Betrieb möglich find, ferner in Fällen dringender Gefahr für die Sicherheit des Lebens, der Gesundheit und des Eigentums;

im Handel durch 4 Stunden jeden Sonntag (Freigabe der nöstigen Zeit zum Besuche des Bormittagsgottesdienstes, Ersatzuhe); speziell Burcaus und Kontorarbeiten durch 2 Stunden jeden zweiten Sonntag; Festsetzung der Stunden durch die politische Landessbehörde.

3. Ungarn.

Arbeiten zur Reinhalt ung und Instandsetzung der Arsbeitsräume und Einrichtungen;

4. Bosnien.

Borübergehende unaufschiebbare Arbeiten wegen öffent= licher Rücksichten oder in Notfällen; Bewachung der Betriebs= anlagen; Säuberung und Instandhaltung der Betriebs= anlage.

3. Einschränkung der Sonntagsruhe durch die Verwaltung.

1. Deutschland.

Zur Gestattung der Sonntagsarbeit sind ermächtigt:

- a) der Bundesrat für bestimmte Gewerbe, insbesondere wenn die Arbeiten ihrer Natur nach Aufschub oder Unterbrechung nicht gestatten, dann für Saisons und Kampagneindustrien (Ersatzuhe);
- b) die höheren Verwaltungsbehörden für Gewerbe, auch Handel, wenn Sonntagsarbeit zur Befriedigung der täglichen oder der besjonderen sonntäglichen Bedürsnisse ersorderlich ist; dann für Betriebe mit Windmotor oder unregelmäßiger Basserkraft (Ersatzuhe);
- c) die unteren Verwaltungsbehörden zeitweilig für einzelne gewerbliche Betriebe zur Verhütung eines unverhältnismäßigen Schadens, wenn das Bedürfnis nach Sonntagsarbeit nicht vorauszusehen war:
- d) die Polizeibehörden für den Handel bis zu 10 Stunden für die letzten 4 Wochen vor Weihnachten und nach örtlichen Berhält=nissen auch für andere Sonntage.
- Geschehen ad a in bestimmtem Maße und unter bestimmten Bedingungen für 38 Gewerbe, darunter: Hüttenwerke, Glasfabrisken, Kalks und Gipsbrennerei, chemische Industrie, Petroleumraffinerie, Papiers, Juckersabriken, Spiritusrafsinerien, Brauereien, Molkereien, handwerksmäßige Schneiderei, Schusterei, Puhmacherei usw.

Geschehen ad b in den Bundesstaaten in verschiedenem Um= fange.

2. Öfterreich.

Bur Geftattung der Sonntagsarbeit find ermächtigt:

- a) die Regierung für unaufschiebbare Arbeiten in Gewerben mit kontinuierlichem Betrieb oder aus Rücksichten für die Bedürfnisse der Bevölkerung oder des öffentlichen Verkehrs, ferner für Kampagnesbetriebe für die Dauer der Betriebszeit (Ersahruhe);
- b) die Landesbehörde für einzelne Produktionsgewerbe, welche die Regierung bestimmt, unter Berücksichtigung der örtlichen Bedürfnisse der Bebölkerung (Ersatzuhe);
- c) die Landesbehörde hinsichtlich des Handels für einzelne Sonntage, die einen erweiterten Geschäftsverkehr erfordern, bis zu 8 Stunden; ferner auch für alle Sonntage wegen besonderer örtlicher Berhältnisse bis zu 8 Stunden; endlich für Orte mit weniger als 6000 Ginwohnern zur Ermöglichung des Einkauses für die Bevölkerung der Umgebung;
 - d) die Bergbehörde für unaufschiebbare Berladungsarbeiten.

Geschehen ad a für alle oder gewisse Arbeiten in 54 Gewerben, insbesondere: Eisenhütten, Metallfabriken, Emailgeschirrerzeugung, Gips- und Kalkbrennerei, Zementerzeugung, Ziegelei, Tonwarenindusstrie, Glashütten, Erzeugung von Akkumulatoren, Gerberei, Bleicherei, Färberei, Zeugdruckerei, chemische Industrie, Fettindustrie, Erzeugung von Mineralöl, Papierfabriken, Getreidemühlen, Mälzerei, Brauerei, Erzeugung von Zucker, Stärkezucker, Konserven, Salami, Spiritus, Esseugung von Jucker, Stärkezucker, Konserven, Salami, Spiritus, Essig, Stärke, Erzeugung von Gas, Elektrizität, Personens und Güterstransport, Binnenschiftschrt, Leichenbestattung, Gasts und Schankgewerbe, Badeanstalten, Eins und Ausladen auf Industriegleisen der Eisenbahnen; ferner für alle Gewerbe die unumgänglich nötigen Arbeiten für Beleuchtung und Heizung der Käume, Warmhalten und Anheizen der Öfen; Betrieb der Kesselanlagen, Wartung der Tiere.

Geschehen ad b in lokal sehr verschiedenem Umfange für Binden und Verkauf von Naturblumen, Erzeugung von Kunstblumen, Friseure, Bäcker, Zuckerbäcker, Fleischhauer, Fleischselcher, Molkereien, Photosgraphen, Erzeugung von Sodawasser und Kunsteis.

3. Ungarn.

Ermächtigung der Regierung, die Sonntagsarbeit für einzelne Gewerbezweige zu gestatten, und zwar:

- a) wegen Unzulässigkeit der Betriebsunterbrechung;
- b) mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der Konsumenten;
- c) mit Rücksicht auf den öffentlichen Verkehr oder wegen sonstiger öffentlicher Interessen.

Geschehen ad a namentlich für alle oder bestimmte Arbeiten in 26 Gewerbegruppen, insbesondere: Gisen- und Stahlindustrie, Emailsgeschirrerzeugung, Erzeugung von Gips, Kalk, Ziegeln, keramische Industrie, Glasindustrie, Hanf.österei, Bleicherei, Zeugdruckerei, Seidens, chemische, Petroleumindustrie, Getreidemühlen, Erzeugung von Zucker, Essig, Stärke, Teig, Zichorie, Käse, Butter, Salami, Vier, Malz, Spiritus, Weinkellerei, Erzeugung von Gas, Elektrizität, Gärtnerei.

Geschehen ad b, und zwar namentlich:

a) für den ganzen Sonntag und zumeist auch für den ganzen Stesanstag: Gast= und Schankgewerbe, Zuderbäcker, Lebzelter, Berkauf und Zustellung gewisser Nahrungsmittel, Sodawasserzeusgung, Naturblumenverkauf, gewisse Transportarbeiten, gewisse Arsbeiten in Buchdruckereien, Photographie, Zeitungsverschleiß, Höckerges

schäfte, Badeanstalten, Kreditanstalten, die ausschließlich am Sonnstag tätig sind;

- β) bis 5 Uhr nachmittags: Handel und Gewerbe in Gemeinden bis zu 10 km von der Landesgrenze;
- y) bis 12 Uhr mittags: Fleischhauer, Selcher, Wursterzeugung, Rasieren, Frisieren, gewisse Arbeiten in der Maschinenindustrie, Kartoffelstampsen, Transport, Pfandleihgewerbe, dringende Reparaturen im Kleingewerbe;
- d) bis 10 Uhr vormittags: Bäcker, Handel (in Budapest und Ugram nur Lebensmittelhandel).
- e) früheres Ende der Sonntagsruhe für gewisse Rahsrungsmittelgewerbe (1 Uhr nachts), Vorbereitung von Transporten (3 Uhr früh), Gasts und Schankgewerbe (5 Uhr früh).

Ge ich ehen ad c für Fuhrwerk, Leichenbestattung, Gisenbahnen, Schiffahrt, Post, Telegraph, Telephon, Packträger, Schutz gegen Übersichwemmungen u. dgl.

4. Bosnien.

Ermächtigung ber Regierung,

- a) die Sonntagsarbeit zwecks Bermeidung unverhältnismäßigen Nachteiles für einen Betrieb oder die Arbeiter zu gestatten;
- b) die Berlegung der Arbeitsruhe auf einen anderen Tag für ganze Gewerbe oder einzelne Betriebe mit Rücksicht auf die Bedürf= nisse der Bevölkerung oder des öffentlichen Berkehrs oder des Betriebes selbst zuzulassen.

4. Ausdehnung der Sonntagsruhe durch die Verwaltung.

1. Deutschland.

Es sind ermächtigt:

- a) die Regierung zur Ausdehnung der Sonntagsruhe auf die gesietlich ausgenommenen Gewerbe (noch nicht geschehen);
- b) die Landesgesetzgebungen, die Sonntagsarbeit weiter einzuschränken;
- c) die Gemeinden oder weiteren Kommunalberbände, die Sonn= tagsarbeit im Handel gänzlich zu verbieten.

2. Österreich.

Es sind ermächtigt:

- a) die Landesbehörden, die Sonntagsarbeit im Handel einzusichränken oder gang zu berbieten;
- b) die Landesbehörden, die Kontor- und Bureauarbeiten außerhalb des Handels in gleicher Beise zu regeln wie im Handel;
- c) die Regierung, die Borschriften über Sonntagsruhe auf die zu kaufmännischen oder höheren Diensten Angestellten in Kredit= und Bersicherungsinstituten, Advokaturen u. dal. auszudehnen (nicht geschehen).

In 3. Ungarn und 4. Bosnien fehlen Bestimmungen.

VII. Arbeitsordnungen.

In allen vier Staaten besteht für die Unternehmer die Berpflichstung, eine Arbeitsordnung zu erlassen, und zwar

in Deutschland für gewerbliche Betriebe mit mindeftens 20 beschäftigten Bersonen, in einigen Bundesstaaten auch für Bergwerke;

in Österreich für Fabriken und Betriebe mit mehr als 20 Arsbeitern, ferner im Bergbau;

in Ungarn für Fabriken;

in Bosnien für Fabriken und Betriebe mit mehr als 20 Ursbeitern.

Die Gesetze zählen bestimmte Kunkte auf, welche die Arbeitsordenung enthalten muß; so übereinstimmend Anfang und Ende der Arebeitszeit, Arbeitspausen, Termin der Lohnzahlung; in Österreich, Unsgarn und Bosnien auch die Art der Verwendung von Frauen und Jusgendlichen.

In Deutschland ist vorgeschrieben, daß vor dem Erlasse der Arsbeitsordnung den großjährigen Arbeitern oder statt dessen dem etwa bestehenden Arbeiterausschuß Gelegenheit gegeben werden muß, sich über die Arbeitsordnung zu äußern;

in Österreich und Bosnien muß die Arbeitsordnung sämtlichen Arbeitern bei ihrem Gintritte in die Arbeit verlautbart werden.

VIII. Betriebsschut.

1. Gesetliche 98 Vorschriften.

A. Die Berwendung von weißem (gelbem) Phos = phor zur Herstellung von Zündhölzern oder anderen Zündwaren ist in Deutschland, Österreich und Ungarn gesetzlich verboten (Berner Konsvention).

⁹⁸ Siebe G. 175, Anmerfung 7.

B. Davon abgesehen enthalten die Gesetze zumeist nur die ziemlich allgemein gehaltene Berpflichtung der Arbeitgeber, im Gewerbeim weiteren Sinne und Handel die Arbeiter gegen Betriebsgesahren zuschützen.

1. Deutschland.

Berpflichtung der Arbeitgeber,

a) die Arbeitsräume, Betriebsvorrichtungen, Maschinen und Gerätsschaften so einzurichten und zu unterhalten und den Betrieb so zu regeln, daß die Arbeiter gegen Gefahren für Leben und Gesundheit soweit geschützt sind, wie es die Natur des Betriebes gestattet;

insbesondere für genügendes Licht, ausreichenden Luftraum und Luftwechsel, Beseitigung des entstehenden Staubes, der Dünste, Gast und Abfälle zu forgen;

die erforderlichen Borrichtungen zum Schutze der Arbeiter gegen gefährliche Berührung mit Maschinen oder gegen Gefahren des Betriebes, insbesondere auch gegen Feuersgefahr, zu treffen;

die erforderlichen Borschriften über die Ordnung des Betriebes und das Berhalten der Arbeiter zur Sicherung eines gefahrlofen Betriebes zu erlassen;

b) zur Sicherung der Aufrechterhaltung der guten Sitten und des Anstandes die erforderlichen Einrichtungen zu treffen und zu untershalten und die erforderlichen Borschriften über das Berhalten der Arbeiter zu erlassen;

insbesondere die Trennung der Geschlechter beim Betriebe, soweit es die Natur des Betriebes zuläßt und soweit nicht die Aufrechterhaltung der guten Sitten und des Anstandes ohnedies gesichert ist, durchzusühren, wenn nötig nach Geschlecht getrennte Ankleide= und Waschräume beizustellen, die Bedürfnisanstalten entsprechend einzurichten:

c) speziell bei Beschäftigung von Arbeitern unter 18 Jahren die besonderen Rücksichten auf Gesundheit und Sittlichkeit zu nehmen, welche durch das Alter der Arbeiter geboten sind.

2. Öfterreich.

Berpflichtung der Arbeitgeber,

a) alle sanitären Borkehrungen zu treffen, alle sonstigen Ginrichtungen herzustellen und zu erhalten, die beim Betriebe des Gewerbes mit Rücksicht auf dessen Beschaffenheit oder die Art der Betriebsstätte zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der Arbeiter erforderlich sind;

insbesondere die Maschinen und Werkeinrichtungen derart einzusfrieden oder mit Schutvorschriften zu versehen, daß eine Gefährdung der Arbeiter bei umsichtiger Verrichtung der Arbeit nicht leicht bewirkt werden kann;

dafür zu sorgen, daß die Arbeitsräume nach Maßgabe des Gewerbes möglichst licht, rein und staubfrei erhalten werden, daß die Arbeitsräume, Arbeitsstätten und Arbeitsstellen ersorderlichenfalls eine ausreichende künstliche Beleuchtung ersahren, daß die Luft entsprechend erneuert werde und der nachteiligen Einwirkung schädlicher Ausdünstungen entgegenwirke und daß überhaupt das Versahren und der Betrieb in einer die Gesundheit möglichst schonenden Art eingerichtet sei;

- b) bei der Beschäftigung von Arbeitern unter 18 Jahren und von Frauen die durch deren Alter und Geschlecht gebotene Rücksicht auf die Sittlichkeit zu nehmen;
- c) eine entsprechende Anzahl von Sitgelegenheiten für die Angestellten in Verkaufsläden beizustellen.

3. Ungarn.

a) Berpflichtung der Arbeitgeber,

alle Vorkehrungen zu treffen, die mit Rücksicht auf die Art der Anlage des Betriebes und gemäß den Erfordernissen desselben im Insteresse der möglichsten Sicherung des Lebens, der körperlichen Sichersheit und Gesundheit der Arbeiter notwendig sind;

insbesondere Schutvorrichtungen gegen hinabstürzen oder herabfallen eines Gegenstandes zu treffen;

für Schutvorrichtungen oder Geländer an Trieb- und Zahnrädern und Transmissionen, an gefährlichen Arbeitsmaschinen, Aufzügen zu sorgen;

für gehörige Bentilation und Beleuchtung der Räume, für Entsfernung der Gase, des Staubes, der Abfälle, des Schmutzes und für Beistellung eines genügenden Luftraumes zu sorgen;

Borkehrungen gegen Feuersgefahr zu treffen;

dafür zu sorgen, daß die Arbeiter in Räumen, die mit giftigen Stoffen erfüllt sind, Respiratoren benützen und daß bei starker Staubsentwicklung Exhaustoren berwendet werden;

die erforderlichen Mittel für erste Hilfeleistung bereitzuhalten. Soristen 155. II.

b) Berpflichtung der Arbeiter, die Borschriften einzuhalten, welche der Arbeitgeber im Interesse der Sicherung des Lebens, der körperlichen Sicherheit und Gesundheit trifft.

4. Bosnien.

Berpflichtung der Arbeitgeber zur Befolgung sehr detaillierter, für alle Betriebe geltender Borschriften; insbesondere über die Beschaffensheit der Betriebsräume (Raum, Flächeninhalt, Höhe, Beschaffenheit des Fußbodens, der Berkehrswege, Belichtung, Beleuchtung, Beheizung, Bentilation, Instandhaltung), über Borkehrungen bei Dampskesselnslagen, Kraftmaschinenanlagen, Transmissionen, Arbeitsmaschinen und Berkvorrichtungen, Aufzüge, Hebezeuge, Transporteinrichtungen, Lagerräume, über Berwendung von Schutzbehelsen, Beistellung von Basch, Bades, Gardervberäumen, über Aborte; dazu kommen noch Spezialvorschriften für Baugewerbe, zur Berhütung von Unfällen und zum Schutze der Gesundheit der Arbeiter.

2. Ergänzung der allgemeinen Vorschriften durch die Verwaltung.

1. Deutschland.

Es sind ermächtigt:

- a) die Polizeibehörde, für einzelne Anlagen solche Maßnahmen anzuordnen, welche zur Durchführung der oben angeführten Vorsichriften erforderlich und nach der Beschaffenheit der Anlage aussührsbar sind, insbesondere auch die Beistellung von angemessenen, in der kalten Jahreszeit geheizten Eßräumen. Jedoch Gewährung einer ansgemessenen Frist für die Ausführung, wenn keine dringende Gesahr sür Leben oder Gesundheit besteht; und bei bestehenden Anlagen, außer im Falle einer Erweiterung oder eines Umbaues, nur solche Anforderungen, welche zur Beseitigung erheblicher, das Leben, die Gesundsheit oder die Sittlichkeit gesährdender Umstände erforderlich sind oder ohne underhältnismäßige Auswendungen aussührhar sind;
- b) der Bundesrat, dann die Landeszentralbehörden und die zusständigen Polizeibehörden, Borschriften über die Anforderungen an bestimmte Arten von Anlagen zu erlassen, auch Anordnungen über das Berhalten der Arbeiter im Betriebe zum Schutze von Leben und Gestundheit zu treffen;
 - c) die Berufsgenossenschaften 99, für die unfallversicherungspflich=

⁹⁹ Diefe Ermächtigung ift zugleich eine Berpflichtung.

tigen Betriebe Borschriften über die Einrichtungen und Anordnungen zu erlassen, welche die Mitglieder zur Berhütung von Unfällen in ihren Betrieben zu treffen und über das Berhalten, das die Bersicherten zur Berhütung von Unfällen zu beobachten haben;

- d) die Verwaltungsbehörden, für einzelne Betriebe der Hausarbeit Borichriften zum Schutze der Arbeiter gegen Gefahr für Leben, Gesundheit und Sittlichkeit, wie es die Natur des Betriebes gestattet, zu erlassen;
- e) die Polizeibehörden, für einzelne Werkstätten der Hausarbeit Borschriften zum Schutze der öffentlichen Gesundheit gegen Gefahren zu erlassen;
- f) der Bundesrat, dann die Landeszentralbehörden und die Polizeibehörden, ähnliche allgemeine Borschriften zum Schutze der Urzbeiter und der öffentlichen Gesundheit zu erlassen.

Auf Grund der Ermächtigung sub b:

Vorschriften über die zu treffenden technischen Schutvorkehrungen (zum Teil auch über den Ausschluß von Frauen und Jugendlichen, siehe oben S. 182 und 196) für folgende Betriebsgruppen: Steinkohlenwerke * in Preußen, Bagern, Sachsen und Elsaß-Lothringen; Zinkhütten * und Zinkerzrösthütten, Bleihütten *, Steinbrüche, Steinhauereien, Ziegelei= und Schamottefabriken, Glashütten, -schleifereien, -beizereien, Walzund hammerwerke, herstellung von Bleifarben und anderen Bleiprodukten *, Berstellung von Alkalichromaten *, Berstellung von elektrischen Akkumulatoren aus Blei *, Mahlen von Thomasschlacke und Lagerung von Thomasschlackenmehl *, Bulkanisieren von Gummi *, Buchdruckerei und Schriftgießerei, Arbeiten von Malern, Anftreichern ufm. *, Bearbei= tung von Fajerstoffen, Tierhaaren, Fellen und Lumpen, Roghaar= fpinnereien, Saar= und Borftenzurichtereien, Burften= und Binfel= machereien, Berftellung bon Praferbatibs, Sicherheitspeffarien, Suspenforien, Rohauderfabriten, Buderraffinerien, Melaffeentzuderungs= anstalten, Berftellung bon Bichorie, Berftellung bon Zigarren;

in den Betrieben mit * ist periodische ärztliche Untersuchung vorgeschrieben, und zwar zumeist einmal monatlich.

Beistellung ausreichender Sitgelegenheiten für die Angestellten in den Räumen für Bedienung der Runden und in den Kontoren.

ad c zahlreiche Unfallverhütungsvorschriften durch die Berufs= genossenschaften.

2. Öfterreich.

Es sind ermächtigt:

- a) die Regierung, Borschriften zum Schute des Lebens und der Gesundheit der Arbeiter zu erlassen und besondere Borschriften dieser Art für einzelne Arten von Gewerben, Berrichtungen und Bersahren zu treffen, insbesondere auch die periodische ärztliche Untersuchung der Arbeiter in bestimmten gesundheitsgefährlichen Gewerben vorzuschreiben; jedoch für bestehende und bereits genehmigte Anlagen nur, solveit dasür nicht Änderungen der Anlage notwendig werden, welche die durch die Genehmigung erworbenen Rechte beeinträchtigen; es sei denn zur Beseitigung von offenbaren Gesahren für Leben oder Gesundsheir der Arbeiter oder bei Aussührbarkeit ohne unverhältnismäßigen Kostenauswand und ohne größere Betriebsstörung:
- b) die Regierung, Berhaltungsmaßregeln für die Arbeiter zum Schutze ihrer körperlichen Sicherheit und Gesundheit vorzuschreiben;
- c) die Regierung, zu verbieten, daß gewisse Maschinen beim Fehlen entsprechender Schutzvorrichtungen in den Verkehr gebracht werden.

Auf Grund der Ermächtigung sub a:

allgemeine Borschriften für neue Anlagen: über Beschaffenheit der Arbeitsräume (Raum, Fläche, Höhe, Fußboden, Lage, Berkehrswege, Belichtung, Beleuchtung, Beheizung, Lusterneuerung, Instandhaltung, Umwehrungen), über Dampskesselanlagen, Kraftmaschinenanlagen, Transmissionen, Arbeitsmaschinen, Werkseinrichtungen, Aufzüge, Hebezeugc, Schlags und Fallwerke, Transporteinrichtungen, Lagerräume, Schutbehelse, Wasser, Wasch, Bades und Garderobesräume, Aborte;

spezielle Borschriften auch für schon bestehende Betriebe, und zwar für Steinbrüche, Hochbauten, Zuckersabriken, Papiersabriken, Berkehr mit Zellulvid, Berwendung und Herstellung von Azethlen und Berkehr mit Karbid, Anstreicher=, Lackierer= und Malerarbeiten*, Buch= und Steindruckereien und Schriftgießereien*, Hadernverarbeitung, Sodalvasserzeugung, Gewerbe, welche persönliche Dienste anbieten;

in den mit * bezeichneten Betrieben Berpflichtung zur periodischen ärztlichen Untersuchung der Arbeiter.

Berbot der Berwendung von Bleiweiß oder sonstigen bleihältigen Farben zu Innenanstrichen, Bezeichnungspflicht für Bleifarben;

Der Arbeiterschut im Deutschen Reiche und in ber öfterr.-ungar. Monarchie. 229

Zahlreiche lokale Vorschriften über Sicherheitsvorkehrungen im Bergbau.

Spezielle Schutvorschriften für die dem Berggesetze unterstehenden Blei- und Zinkhütten.

3. In Ungarn:

Verordnungen über Betriebsschutz für die Bearbeitung von Tiers haaren und für Zündhölzchenfabriken.

IX. Lohnzahlungsvorschriften.

Die Lohnzahlungsvorschriften erstrecken sich in Deutschland, Osterreich und Bosnien auf das Gewerbe mit Einschluß von Heimarbeit, Bauten, Handel, Gastwirtschaft, Verkehr und Bergbau, in Ungarn nur auf Fabriken. Dabei sind in Österreich und Bosnien die Vorschriften für den Bergbau von denen für die anderen Betriebsgruppen zum Teil verschieden.

- 1. Berpflichtung zur Zahlung des Lohnes in barem Gelde (alle vier Staaten).
- 2. Berbot der Rreditierung von Waren und der Un = rechnung auf den Lohn 100 (alle bier Staaten).

Ausnahmen von diesem Berbote:

- a) Deutschland: Lebensmittel nach den Anschaffungskosten, Wohnung und Landnutzung nach örtlichen Miet- und Pachtpreisen; Feuerung, Beleuchtung, regelmäßige Beköstigung, Arznei, ärztliche Hile, Werkzeuge, Rohstoffe nach den durchschnittlichen Selbstkosten;
- b) Öfterreich: Wohnung, Feuerungsmaterial, Benütung von Grundstücken, Arznei und ärztliche Hilfe, Werkzeuge und Arbeitsstoffe nach vorausgegangener Bereinbarung, ferner Lebensmittel ober regelmäßige Beköstigung nach Bereinbarung, aber höchstens zum Ansschaffungspreise;
- c) Ungarn: Wohnung, Brennholz, Benützung bon Grundstüden, ordentliche Berpflegung, Arznei, ärztliche hilfe, Werkzeuge, Materialien mit Zustimmung des Arbeiters;
 - d) Bosnien: Wohnung, Feuerung, Landnutzung, Berkzeuge,

¹⁰⁰ Gilt in Öfterreich nicht für den Bergbau; hier Berbot aller Abzüge, die nicht durch die Dienstordnung oder durch besondere Gesetze vorgesehen sind; Berpstichtung, Geleuchte und Gezähe unentgeltlich beizustellen; Berbot. Sprengmittel oder sonstige Arbeitsmittel höher anzurechnen als zum Selbstostenpreis.

Materialien, Lebensmittel und Berköstigung auf Grund von Bereins barungen, aber höchstens zum Anschaffungspreise 101.

- 3. Berbot von Bereinbarungen über den Bezug von Waren aus bestimmten Berkaufsläden (alle vier Staaten, Öster-reich und Bosnien mit Ausnahme des Bergbaues).
- 4. Berbot sonstiger Berabredungen über die Berwen= dung des Berdienstes außer für Einrichtungen zur Berbesserung der Lage der Arbeiter (Deutschland und Ungarn).
- 5. Berbot der Lohnzahlung in Gast = und Schantwirt = schaften (Deutschland, ferner Österreich und Bosnien mit Ausnahme von Bergbau).
- 6. Berpflichtung zur Einhändigung eines fchriftlich en Beleges über den Betrag des berdienten Lohnes (Deutschland für Betriebe mit wenigstens 20 Arbeitern, für Hausarbeit, ferner für jene Gewerbe, für welche der Bundesrat es anordnet, was bisher für Rleider- und Wäschekonfektion geschehen ist).
- 7. Berpflichtung zum Aushängen von Lohnverzeiche niffen (Deutschland für Hausarbeit).
- 8. Berpflichtung, Rauminhalt oder Ladegewicht auf ben Fördergefäßen ersichtlich zu machen, wenn der Lohn danach berechnet wird (Österreich für Bergbau).
- 9. Verbot des Nullens von Fördergefäßen (Biterreich) für Bergbau).

X. Sicherung der Durchführung des Arbeiterschutzes.

1. Berpflichtung zu schriftlichen Anzeigen an die Behörde, und zwar

über die beabsichtigte Beschäftigung fremder Rinder (Deutschland für Gewerbebetriebe);

über die beabsichtigte Beschäftigung von Jugendlichen vder Frauen (Deutschland für Werkstätten mit wenigstens 10 Ursbeitern, Bergbau usw.);

über die abgehaltenen Überstunden (Österreich für Fabriken); über gewisse Sonntagsarbeiten (Österreich);

¹⁰¹ Diese lette Beschränkung gilt nicht für den Bergbau.

über Bereinbarungen wegen Verlegung des Ruhetages ber Juden und Mohammedaner auf andere Tage (Bosnien);

über jeden Unfall in unfallversicherungspflichtigen Betrieben (Deutschland, Öfterreich, Ungarn).

2. Berpflichtung zur Führung bon Berzeich = niffen, die der Behörde zugänglich find, und zwar

über die beschäftigten Arbeiter (Biterreich für Gewerbe außer Heimarbeit, Ungarn für Fabriken, Bosnien für Fabriken);

über die beschäftigten Jugendlichen (Deutschland für Werkstätten mit wenigstens 10 Arbeitern, Bergbau usw.);

über Bestand und Wechsel der Arbeiter, Erkran= kungen, ärztliche Untersuchungen (Deutschland und Öster= reich für Betriebe mit vorgeschriebener ärztlicher Kontrolle);

über die den einzelnen Arbeitern gewährte Ruhezeit und die bon ihnen geleistete Überarbeit (Deutschland für Gast= und Schant= tvirtschaften);

über ausnahmsweise Svnntagsarbeit (Deutschland und Ofterreich).

3. Verpflichtung, im Betriebe anzuschlagen

einen Auszug aus den gesetzlichen Bestimmungen über die Berwendung von Frauen und Jugendlichen (Deutschland für Werkstätten mit wenigstens 10 Bersonen, Bergbau usw.);

das Berzeichnis der beschäftigten Jugendlichen (Deutschland für Werkstätten mit wenigstens 10 Arbeitern, Bergsbau usw.);

die besonderen Borschriften über Bersonenschut vder Betriebsichut für Betriebe, für welche die besonderen Borschriften gelten (Deutschland, Bfterreich);

die Arbeitsord nung für Betriebe, in welchen eine folche zu erlaffen ist (alle vier Staaten);

eine Arbeitszeitordnung und die Bestimmungen über die Nachtarbeit der Frauen (Ungarn für Betriebe mit mehr als 10 Arbeitern bei Beschäftigung von Frauen);

die Bewilligung, einen anderen als den gesetzlich vorgeschriebenen Ruhetag zu gewähren (Bosnien).

- 4. Gewerbeinspektion.
- a) Organe:

In Deutschland neben den Polizeibehörden eigene Aufsichts-

beamte der Landesregierung; außerdem in einigen Staaten (Preußen, Bahern, Sachsen) Bergarbeiter als Sicherheitsmänner; in einigen Staaten überdies Heranziehung von Arzten;

in Öfterreich vom Handelsminister ernannte Gewerbeinspektoren mit einem Zentralgewerbeinspektor an der Spitze; im Bergbau eigene Bergbauinspektoren;

in Ungarn Gewerbeinspektoren;

in Bosnien ein Gelverbeinfpektor.

b) Wirkungskreis der Aufsichtsorgane:

Die Überwachung durch die Gewerbe-, resp. Bergbauinspektion er- streckt sich

in Deutschland auf die Borschriften des Kinderarbeitgesses, des Hausarbeitgesetzes, ferner auf die Borschriften der Ge-lverbeordnung über Sonntagsruhe (ausgenommen Handel), Betriebssichutz. Lohnnachweisungen in Betrieben mit wenigstens 20 Arbeitern, Arbeitsordnungen, Beschäftigung von Jugendlichen und Frauen in Werkstätten mit wenigstens 10 Arbeitern, Bergbau usw., in Motorslverkstätten, in Werkstätten der Kleiders und Wäschekonsektion;

in Öfterreich auf die Vorschriften der Gewerbeordnung, resp. des Berggesetzes über Betriebsschutz, über Verwendung der Arbeiter, Arbeitszeit, Pausen, Sonntagsruhe, über Arbeiterverzeichnisse, Arbeitszordnungen, Lohnzahlungen, auf das Verbot der Frauennachtarbeit, das Verbot der Verwendung von weißem Phosphor;

in Ungarn auf die Borschriften der Gewerbeordnung über Betriebsschutz, jedoch nur in Fabriken und anderen gewerblichen Anslagen mit motorischer Kraft oder wenigstens 20 Arbeitern, ferner in 18 vom Gesetze aufgezählten Industrien 102, welche Liste im Berwaltungswege abgeändert werden kann;

in Bosnien auf die Borschriften der Arbeiterschutzberordnung über Betriebsschutz, Verwendung von Arbeitern, Arbeitszeit, Arbeitspausen, wöchentlichen Anhetag, Arbeitsverzeichnisse, Arbeitsvrdnunsgen, Lohnzahlungen.

c) Befugnisse ber Aufsichtsorgane:

¹⁰² Herstellung von Pulver, Sprengmitteln, Zündwaren, Fenerwerkskörpern, Beleuchtungsanlagen, Petroleumraffinerien, Knochenverarbeitung, Talgschmelzen, Blutsund Laugensiederei, Sammlung und Sortieren von Habern, Flachs: und Hanfrösten, Röstöfen, Tonwarenbrennösen, Metallgießereien, chemische Fabriten.

Alle Befugnisse der Ortspolizei, daher insbesondere auch Berhängung von Polizeistrafen, Erlaß von Berfügungen (Deutsch- land);

jederzeitiger Eintritt in die Arbeitsstätte (Deutschland, Biter= reich, Ungarn, Bosnien);

Einbernahme der Arbeiter und der Unternehmer (Deutsch= land, Bfterreich, Ungarn);

Anzeige von Gewerbeübertretungen (Deutschland, Österreich); Ginsprache gegen Entscheidungen der politischen Behörde (Österreich).

d) Berpflichtungen ber Aufsichtsorgane:

Untersuchung aller Fabriken und Betriebe mit motorischer Kraft oder wenigstens 20 Arbeitern einmal im Jahr (Ungarn);

feine vorherige Ankundigung der Inspektion (Deutschland);

feine Unnahme einer Bergütung für die Umtshandlung oder der Gaftfreundschaft von Unternehmern oder Arbeitern (Biterreich);

Geheimhaltung der Geschäfts= und Betriebsverhältniffe (Deutsch= land, Österreich, Ungarn, Bosnien);

keine Beteiligung an einem Unternehmen (Bfterreich, Ungarn).

XI. Zusammenfassung und Ergebnisse.

Die in den Abschnitten III—X durchgeführte Gegenüberstellung der Arbeiterschutzvorschriften in den vier Rechtsgebieten läßt unmittels bar erkennen, in welchen Punkten zwischen allen oder einzelnen der vier Staaten Übereinstimmung besteht, wie weit die Berschiedenheiten zwischen ihnen gehen.

Zusammenfassend sollen hier die wichtigsten Momente hervorgehoben werden, das heißt diejenigen, welche für die Frage der wirtschaftlichen Annäherung der beiden Kaiserreiche vor allem von Bedeutung werden können.

Es find das die grundsätlichen Bestimmungen über Personenschut. Betrachtet man zunächst die vier Gesetzgebungen ganz im allgemeisnen, so fallen sofort folgende charakteristische Momente auf:

Die Rechtslage in Österreich und in Bosnien ist sehr ähnlich, ja die Schutzvorschriften dieser beiden Länder decken sich großenteils;

die Arbeiterschutzgesetzgebung Ungarns bleibt hinter der der drei anderen Rechtsgebiete stark zurück; zwischen dem Deutschen Reiche und Österzreich bestehen manche Übereinstimmungen, doch ist in einigen Punkten Deutschland, in anderen Österreich sozialpolitisch fortgeschrittener.

Die Arbeiterschutzgesetzgebungen Bosniens und Ungarns können wir rasch abtun, weil sie für die weitere Betrachtung ausgeschieden werden können.

1. Bosnien.

- a) Übereinstimmung mit Österreich besteht in folgenden Punkten:
- a) Für alle Gewerbebetriebe, ausgenommen heimarbeit: Höchstarbeitszeit für Kinder unter 14 Jahren 8 Stunden; keine Höchstarbeitszeit für Jugendliche; Rachtarbeitvers bot für Jugendliche durch 9 Stunden; Berpflichtung zur Gewährung von Arbeitspausen für alle, auch die erwachsenen männlichen Arbeiter; Wöchnerinnenruhe von 4 Wochen; keine Höchstarbeitszeit für Frauen.
- β) Für Fabriken: Ausschluß aller Kinder unter 14 Jahren; Höchstarbeitszeit von 11 Stunden auch für erwachsene männliche Arbeiter:
 - γ) Für den Sandel: Ladenschluß, Mindestruhe;
- b) Verschiedenheiten bestehen dagegen in folgenden Bunkten:
- a) Ausdehnung der Schutvorschriften für Fasbriken (f. v.) in Bosnien auf alle Gewerbebetriebe mit mehr als 20 Personen, in Österreich nur auf Bauführungen mit mehr als 20 Arbeitern bei einer Bauführung und auf Regiebauten der Gisenbahnen;
- β) Mindestalter für Gewerbe in Österreich mit Ausnahme von Heimarbeit 12 Jahre; fehlt in Bosnien (abgesehen von Fabriken).
- γ) Mindestalter für den Bergbau in Bosnien 10, in Österreich 14 Jahre;
- δ) Mindestruhe für Frauen in Bosnien nur in Fabriken 9 Stunden, in Österreich in Betrieben mit mehr als 10 Arbeitern und im Bergbau 11 Stunden;
- e) Höch starbeitszeit für alle Arbeiter im Bergs bau in Sosnien 12 Stunden, in Österreich 10, für Untertagarbeiten im Kohlenbergbau 9 Stunden;

(i) Mindestrube im Sandel in Österreich 11 Stunden, fehlt in Bosnien.

Diese Verschiedenheiten zwischen Bosnien und Österreich besteuten, abgesehen von der sub a) genannten, durchaus ein Zurückbleiben des Arbeiterschutzes in Bosnien gegenüber Österreich und zugleich (außer hinsichtlich der Höchstarbeitszeit im Bergbau) auch gegenüber Deutschland. Für die Frage der wirtschaftlichen Annäherung sind diese Verschiedenheiten jedoch infolge der geringen industriellen Entwicklung Bosniens ohne jeden Belang. Überdies ist eine Resorm des Arbeiterschutzes in Bosnien geplant, durch welche jene Verschiedenheiten in mancher Hinsicht gemildert werden dürften.

2. Ungarn.

Die Personenschutzvorschriften erstrecken sich hier nur auf die Arsbeiter in Fabriken und auf die Lehrlinge in anderen gewerblichen Bestrieben; dazu tritt noch das Berbot der Frauennachtarbeit in Bestrieben mit mehr als 10 Arbeitern. Die Hauptgrundsätze sind:

In Fabriken: Mindestalter 12, mit behördlicher Bewilligung 10 Jahre, höchstarbeitszeit für Kinder 8, für Jugendliche 10 Stunden, beides mit Einschluß der Schulzeit; Nachtarbeitverbot (8 Stunden) für Jugendliche; für alle Arbeiter höchstarbeitszeit 14 Stunden, Pausen mindestens 2 Stunden;

in Betrieben mit mehr als 10 Arbeitern für Frauen: Nachtarbeitverbot und Mindestruhe 11 Stunden;

in anderen gewerblichen Betrieben für Lehrlinge: kein Mindestalter, aber bis 12 Jahre Erfordernis der behördlichen Bewilligung für die Berwendung; Höchstarbeitszeit für Kinder 10, für Jugendliche 12 Stunden, beides mit Einschluß der Schulzeit; Nachtsarbeitverbot (8 Stunden); Pausen 2 Stunden;

im handel für Budapest und einige andere Gemeinden: Ladens schluß durch 10 Stunden.

Man sieht, daß der Arbeiterschutz in Ungarn erst in den Anfängen steckt. Das ist aber für die Frage der wirtschaftlichen Annäherung zwischen den beiden Kaiserreichen deswegen nicht von allzu großer Besteutung, weil auch hier die Industrie noch sehr unentwickelt ist. Überdies wird auch in Ungarn eine Resorm des Arbeiterschutzrechtes erwogen.

3. Wie verhalten sich aber **Deutschland und Österreich** hinssichtlich des Arbeiterschutzes? Das ist die entscheidende Frage. Nur

zwischen Österreich und Deutschland kann an eine Beeinflussung ber industriellen Konkurrenzfähigkeit durch verschieden weitgehenden Ursbeiterschutz gedacht werden.

Die Antwort auf jene Frage ist sehr verschieden für die verschiesdenen Gruppen von Betrieben und von geschützten Personen. Am raschesten vrientiert man sich wieder durch eine übersichtliche Zussammenkassung der hauptsächlichen Bestimmungen.

In der folgenden Tabelle bedeuten: — das Fehlen der betreffenden Schutvorschrift; — die Überflüssigkeit der Schutvorschrift wegen gänzlichen Ausschlusses von der Arbeit. Stundenzahlen, die sich durch Rechnung aus andersartigen Bestimmungen folgern lassen, sind in () gesetzt.

(Siehe Tabelle S. 238 und 239.)

Die Übersicht zeigt:

- a) Der Arbeiterschutz geht in Deutschland weiter als in Öster = reich in folgenden Bunkten:
- 1. Ausschluß der Kinder unter 13 Jahren und bis zur vollendeten Schulpflicht nicht nur von Fabriken und Bauten mit mehr als 20 Arbeitern und Bergbau (Öfterreich), sondern auch von Werkstätten mit wenigstens 10 Arbeitern oder mit Motor, ferner von Ziegeleien und einer Reihe anderer Betriebe mit mehr als 5 Arbeitern, von allen Tabak- und Konfektionswerkstätten, von allen Bauten, unterirdischen Gruben und Brüchen, überdies von einer sehr großen Anzahl von Werkstätten oder Arbeiten (fehlt in Österreich).
- 2. Ausschluß der Kinder unter 12 Jahren auch von der Heimarbeit (fehlt in Öfterreich);
- 3. Ausschluß der eigenen Kinder unter 10 Jahren von allen gewerblichen Arbeiten, einschließlich Heimarbeit (fehlt in Österreich);
- 4. Höch starbeitszeit für fremde Kinder im Gelverbe, solveit überhaupt zugelassen, ferner in Gastwirtschaft, Handel und Verkehr 3 (Österreich 8) Stunden; in der Heimarbeit 3, für eigene Kinder 10 Stunden (fehlt in Österreich);
- 5. Mindestruhe für Kinder, soweit überhaupt zur Arbeit zugelassen, im Gewerbe ohne Heimarbeit 12 (Österreich 9) Stunden, in der Heimarbeit 12 Stunden (fehlt in Österreich);

- 6. Höch starbeitszeit für Jugendliche in Fabriken 10 statt 11 Stunden, in Werkstätten mit wenigstens 10 Arbeitern oder mit Motor 10 statt $13^{1}/_{2}$ Stunden;
- 7. Mindestruhe für Jugendliche in Fabriken und Berkstätten mit wenigstens 10 Arbeitern 11 statt 9 Stunden;
- 8. Arbeitspausen für Jugendliche in Fabriken und Werkstätten mit wenigstens 10 Arbeitern 2 statt $1^1/_2$ Stunden, im Bergbau 2 statt 1 Stunde;
- 9. Höch starbeit szeit für Frauen in Fabriken 10 statt 11 Stunden; in gewerblichen Betrieben mit mehr als 10 Arbeitern 10 statt $11^{1}/_{2}$ Stunden; in Motorwerkstätten, Konsektionswerkstätten und einer Reihe anderer Betriebe 10 Stunden (fehlt in Österreich); überdies in allen diesen Gruppen Kürzung der Höchstarbeitszeit vor Sonn= und Feiertagen 8 Stunden (fehlt in Österreich); Arbeitsschluß vor Sonn= und Feiertagen um 5 oder $5^{1}/_{2}$ Uhr abends (fehlt in Österreich);
- 10. Mindestruhe für Frauen in Motorwerkstätten und Konsektionswerkstätten 9 Stunden (fehlt in Österreich);
- 11. Arbeitspausen für Frauen im Bergbau 1 Stunde (fehlt in Österreich).
- b) Der Arbeiterschutz geht in Österreich weiter als in Deutsch= land in folgenden Bunkten:
- 1. Nachtarbeitverbot für Jugendliche (9 Stunden) in allen Betrieben mit Ausnahme der Heimarbeit, also auch in ge-werblichen Betrieben und Bauten mit weniger als 10 Arbeitern und whne Motor, in Gastwirtschaften 116 und Berkehr (fehlt in Deutschsland);
 - 2. Höch starbeitszeit für Jugendliche im Bergbau 9 statt 10, bei Untertagarbeiten im Kohlenbergbau 8 statt 10, im Handel 8 statt 121/2 Stunden;
 - 3. Mindestruhe für Jugendliche im Bergbau 12, bei Untertagarbeiten im Kohlenbergbau 15 statt 11 Stunden, im Handel 11 statt 10 Stunden:
 - 4. Höch starbeitszeit für erwach sene Männer in Fabriken und Bauten mit mehr als 20 Arbeitern 11 Stunden (fehlt in Deutschland);

¹¹⁶ Bier burch Berordnung Nachtarbeitverbot auf 5 Stunden herabgefest.

Sachliches		Rinder		
Geltung&gebiet	Art der Borschrift	Deutsch= land	Österreich	
I. Fabriken und Bauten mit mehr als 20 Arbeitern	a) Zulassungsalter (Jahre) b) Höchstarbeitszeit . c) Nindestruhe . d) Pauien	14 ¹⁰³ ==	14 = =	
II. Wertstätten u. Bauten mi 10 Ar- beitern usw.	a) Zulasjungsalter (Jahre) b) Höchstarbeitszeit c) Mindestruhe d) Pausen	14 ¹⁰³ = = =	12 8 9 1 ¹ / ₂	
III. Motorwerk= ftätten 107, Konfek= tion 08	a) Zulasjungsalter (Jahre) b) Höchstar beitszeit c) Mindestruhe d) Pausen	14 = = =	12 8 9 1 ¹ / ₂	
IV. Sonftige Ge werbebetriebe (außer Beimarbeit), Gaft: wirtschaften, Bertehr	a) Zulasjungsalter (Jahre) b) Höhftarbeitszeit . c) Mindestruhe } Stunden d) Pausen	12 109 3 110 12	12 8 9 1'/2	
V. Heimarbeit	a) Zulasjungsalter (Jahre) b) Höchstarbeitszeit Stunden d) Pausen	12 109 3 110 12		
VI Bauten mit weniger als 10 Ar beitern	aı Zulaffungsalter (Jahre) b) Höchftarbeitszeit . c) Mindeftruhe d) Paufen	14 = = =	$12 \\ 8 \\ 9 \\ 1^{1/2}$	
VII. Bergbau im allgemeinen	a) Zulasjungsalter (Jahre) b) Höchstarbeitszeit . c) Mindestruhe d) Pausen	14 = = =	14 = = =	
VIII. Rohlen= bergbau, Untertag= arbeiten	a) Zulaftungsalter (Jahre) b) Hochftarbeitszeit . c) Mindeftruhe d) Paufen	14 = = =	14 = = =	
IX. Handel	a) Zulafjungsalter (Jahre) b) Höckftarbeitszeit Stunden d) Paufen	$ \begin{array}{c} 12 & 109 \\ 3 & 110 \\ 12 \\ 1^{1/2} \end{array} $	12 8 11 1 ¹ / ₂	

¹⁰³ Genauer 13 und erfüllte Schulpflicht.

¹⁰⁴ Bis 14 Jahre 6 Stunden.

¹⁰⁵ Samstag 8.

¹⁰⁶ Sausfrauen über Wunsch 11/2.

¹⁰⁷ Mit gewiffen Ausnahmen.

¹⁰⁸ In Deutschland auch Beimarbeitsbetriebe mit Motor oder in der Ronfettion.

Jugendliche		Frauen		Männer	
Deutschland	Deutschland Österreich		Deutschland Österreich		Öfterreich
$\begin{array}{c} -10 \\ 10 \\ 11 \\ 2 \end{array}$	$\frac{1}{11}$ $\frac{9}{1^{1/2}}$	10 · 05 11 1 06	 11 11 1 ¹ / ₂	 - - -	$\begin{array}{c c} - \\ \hline 11 \\ \hline 1_{1/2} \end{array}$
$\begin{array}{c} -10^{104} \\ 11 \\ 2 \end{array}$	(13 ⁻ / ₂) 9 1 ¹ ' ₂	— 10 ^{1, 5} 1 l 1 ¹⁰⁶	$(11^{-1}/2)$ 11 $1^{-1}/2$	_ _ _ _	11/2
10 104 9 2	(13 ¹ /2) 9 1 ¹ /2	-10^{-05} 9 1^{106}	 1 ¹ / ₂	 	
	(13' 2) 9 111 1 /2	- - -	- - 11/2	- - - -	
_ _ _		_ _ _ _		— — —	
	(13 ¹ / ₂) 9 1 ¹ / ₂	_ _ _ _	 		
10 104 11 2	(9) 112 12 1	10 105 11 1 106	10 ¹¹² 12 12 —	- - -	10 ¹¹² 12
10 104 11 2	- (8) ¹¹² 15 1	$\begin{bmatrix} \overline{0} \\ \overline{-} \end{bmatrix}$		 	9 113 15 —
$\begin{array}{c c} & & \\ \hline (12^{1/2}) \\ 10 \\ & 1^{1/2} \end{array}$	$\begin{array}{c} -\\ (11^{1/2})\\ 11\\ 1^{1/2} \end{array}$	$ \begin{array}{c c} \hline (12^{1/2}) \\ 10 \\ 1'/2 \end{array} $	$(11^{1/2})$ 11 $1^{1/2}$	$\begin{array}{c} -\\ (12^{1/2})\\ 10\\ 1^{1/2} \end{array}$	$(11^{1/2})$ 11 $1^{1/2}$

¹⁰⁹ Eigene Rinder 10.

¹¹⁰ Eigene Rinder 10 mit Ginfcluß der Schulzeit.

Durch Berordnung für mannliche Jugendliche in Gaftwirtschaften 5 Stunden.

¹¹² Schichtbauer höchstens 12 Stunden.

¹¹⁸ Mit Ginschluß der Baufen unter Tag.

¹¹⁴ Deutschland wenigstens 10, Öfterreich über 10.

¹¹⁵ Schichtbauer 9 Stunden.

- 5. Arbeitspausen von $1^1/2$ Stunden für alle Arsbeiter in allen Gewerbebetrieben mit Einschluß von Gastwirtschaft und Berkehr (fehlt in Deutschland);
- 6. Höch ft schicht dauer für Erwach sene im Bergbau 12, bei Untertagarbeiten im Kohlenbergbau 9 Stunden (fehlt in Deutsch- land);
- 7. Höch starbeitszeit für Erwach sene im Bergbau 10, bei Untertagarbeiten im Kohlenbergbau 9 Stunden (fehlt in Deutsch= land); im Handel in der Regel 111/2 statt 121/2 Stunden;
- 8. Mindestruhe für Erwachsene im Bergbau 12, bei Untertagarbeiten im Kohlenbergbau 15 Stunden, in Deutschland nur für Frauen 11 Stunden, im Handel 10 statt 11 Stunden.

Rurzer ausgedrückt kann man auch fagen: Deutschland schütt die Kinder, Jugendlichen und Frauen stärker als Österreich, Österreich die Erwachsenen stärker als Deutschland: In Deutschland erstreckt sich we= nigstens der Kinderschut auch auf die Heimarbeit, in Österreich nicht; Deutschland ichließt die Rinder aus mehreren Betriebsgruppen aus, in denen die Rinder in Österreich beschäftigt werden dürfen; es be schränkt die Arbeitszeit der fremden Rinder stärker als Bfterreich und begrenzt auch die Arbeitszeit der eigenen Kinder; die Höchstarbeits= zeit für Frauen und Jugendliche ist in Deutschland kürzer bemessen als in Österreich und gilt nicht bloß für Kabriken, sondern auch für einen großen Teil der Werkstätten; Nachtarbeitverbot und Mindest= ruhe für Frauen haben einen weiteren sachlichen Geltungsbereich als in Öfterreich. Dagegen fehlt in Deutschland das Nachtarbeitverbot für Rugendliche in Betrieben, welche nicht den Fabriken und Berkstätten mit wenigstens 10 Arbeitern gleichgestellt find; es fehlt der 11=Stunden= tag für alle Arbeiter in Fabriken, der 10-Stundentag für alle Bergarbeiter, der 9-Stundentag für die Untertagarbeiter im Bergbau, es fehlt eine Pausenvorschrift für alle Arbeiter in allen Gewerbebetrieben ein= schließlich Gastwirtschaft und Berkehr (aber ohne Beimarbeit).

Damit ift klar geworden, auf welchen Punkten die Gesetzebung eingreifen mußte, falls eine möglichste Vereinheitlichung des Arbeitersschutzes in den beiden Staaten erzielt werden soll.

Diese Bereinheitlichung kann freilich, rein theoretisch betrachtet, auf zwei verschiedenen Begen erreicht werden: Dadurch, daß man die weitergehenden Schutvorschriften des einen Staates auf das Niveau

der weniger weitgehenden Borschriften des anderen Staates herunters drückt, oder umgekehrt dadurch, daß man die Schuhvorschriften des letzteren Staates entsprechend verschärft.

Allein von diesen beiden Wegen scheidet, wie kaum des näheren ausgeführt zu werden braucht, der erstere offenbar ganz aus; denn er widerspricht durchaus dem Gange der sozialen Gesetzgebung, ja der ganzen Kulturentwicklung; er ist nach dem furchtbaren Weltkriege dopspelt und dreifach ungangbar.

Es bleibt daher — immer unter der Boraussetzung, daß man eine möglichste Gleichstellung der beiden Staaten hinsichtlich der sozialen Gesetzgebung anstrebt — nur der zweite Weg übrig: Jeder der beiden Staaten führt jene Schutvorschriften bei sich ein, bezüglich welcher der andere Staatihm vor = ausgeeilt ist.

Das würde aber praktisch im wesentlichen bedeuten:

Für Öfterreich: die Einführung eines Kinderschutzes nach deutschem Muster; die Einführung des 10-Stundentages und der 11- stündigen Mindestruhe für Jugendliche und Frauen in Fabriken, in Werkstätten mit wenigstens 10 Arbeitern oder mit Motor und in den Betrieben, welche in Deutschland den genannten Gruppen gleichgesstellt sind; die Verkürzung der Frauenarbeit am Samstag;

für Deutschland: die Ausdehnung des Nachtarbeitverbotes für Jugendliche auf alle gewerblichen Betriebe mit Einschluß von Gast- wirtschaft und Berkehr; die Festsetzung von $1^1/_2$ Stunden Arbeits- pausen für alle Arbeiter in allen gewerblichen Betrieben im weiteren Sinne; die Einsührung des 11-Stundentages für Fabriken, der 12-Stundenschicht und des 10-Stundentages für den Bergbau, der 9-Stundenschicht für Untertagarbeiten im Bergbau.

Dabei würde sich wohl ergeben, daß es bei den angeführten Reformen schwerlich sein Bewenden haben kann. Hält man nämlich die neu zu erlassenden Borschriften im Geiste mit den gegenwärtig schon bestehenden zusammen, so stellt sich folgender komplizierter Tatbestand heraus: In den Fabriken würde für Männer die 11= stündige, für Frauen und Jugendliche die 10-stündige Höchstarbeitszeit gelten; dagegen in Werkstätten mit wenigstens 10 Arbeitern oder mit motorischer Krast und in gleichgestellten Betrieben eine unbesichränkte Arbeitszeit für Männer, eine bloß 10 stündige für Frauen und Jugendliche — ein Zustand, der schwerlich aufrechterhalten werden

16

könnte. Es läge nahe, statt dessen auf den ohnedies nicht scharf saßebaren Fabriksbegriff für den Arbeiterschutz endgültig zu verzichten — wie dies schon in Deutschland, Frankreich, vielen anderen Staaten und in den internationalen Arbeiterschutzverträgen geschehen ist — und für alle oben genannten größeren oder gesährlicheren Betriebe den 10-Stundentag für alle Arbeiter festzuseten. Eine solche Borschrift besitzen gegenwärtig schon Norwegen, die Schweiz, Portugal und Servien; auch Frankreich kommt diesem Stand der Dinge schon sehr nahe und war bei Ausbruch des Krieges im Begriffe, die 10 stündige Höchstarbeitszeit sogar ganz allgemein auch für erwachsene männliche Arbeiter für alle gewerblichen Betriebe einzusühren.

Sehen wir aber zum Schlusse noch zu, ob man gegen die in Frage stehenden Resormen nicht einwenden könnte, sie seien gar zu weits gehende, zu unvermittelte Neuerungen, die man den Industrien nicht zumuten dürfe.

Es wäre naheliegend, demgegenüber einen allgemeinen Gesichtspunkt geltend zu machen: daß nämlich die industriellen und sozialen Berhältnisse in beiden Staaten doch sehr ähnlich gelagert seien, so daß man annehmen könne, daß Arbeiterschutzvorschriften, die in dem einen Staate unangesochten bestehen, auch in dem anderen nicht unmöglich seien.

Allein es dürfte sich empfehlen, da solche allgemeine Erwägungen stets nur Teilwahrheiten enthalten, die in Betracht kommenden Reformen einzeln ins Auge zu fassen.

1. Daß die Rinderschutvorschriften in Öfterreich unzureichend sind, wird allgemein anerkannt.

Den schlagendsten Beweis dafür hat die große und eingehende statistische Erhebung erbracht, welche die österreichische Regierung im Jahre 1908 bei mehr als 10 % aller Schulkinder über deren Berwendung zu gewerblichen, landwirtschaftlichen und hauswirtschaftlichen Arbeiten veranstaltet hat. Die in den Jahren 1910—1913 versöffentlichten Ergebnisse 117 haben gezeigt, daß die Arbeitskraft schon der jüngsten Kinder — z. T. auch der nur 4 jährigen — oft in einem Grade ausgenützt wird, daß dadurch die körperliche, geistige und moralische Entwicklung der heranwachsenden Generation auf das

 $^{^{117}}$ Erhebung über die Kinderarbeit in Öfterreich im Jahre 1908. NLII und 364 S.

Schwerste geschädigt wird. Es steht denn auch im österreichischen Parslament seit mehr als 10 Jahren ein vom Abgeordneten Dr. Julius Dfner eingebrachter, dem deutschen Kinderarbeitsgesetz großenteils nachgebildeter Gesehentwurf in Beratung, der auch Anlaß zu jener statistischen Erhebung war. Dieser Gesehentwurf hat allerdings zum Teil heftigen Widerstand ausgelöst; aber hauptsächlich deshalb, weil er auch die Kinderarbeit in der Landwirtschaft einzuschränken vorschlägt, ein Problem, das uns hier nicht unmittelbar interessiert.

War die Ginführung eines berstärkten Schutzes der Kinder in Österreich schon früher dringlich, so ist sie durch den Krieg, der die arbeitsfähige Bevölkerung so stark verringert, geradezu unausweichlich.

2. Bezüglich der 10 ftündigen Höch starbeit szeit für Frauen und Jugendliche und der 11 stündigen Mins destruhe für Jugendliche liegen die Verhältnisse noch klarer.

Bekanntlich hat im Herbste des Jahres 1913 in Bern eine internationale, von den meisten europäischen Staaten beschickte Konferenz stattgefunden, in welcher sich die Delegierten der dort vertretenen Regierungen auf den Text zweier internationaler Berträge einigten, wonach die Bertragsstaaten verpflichtet waren, die eben angegebenen Schutzvorschriften mit gewissen Ausnahmen zu erlassen. Die formelle Ratifizierung der Berträge hätte im Sommer 1914 stattsinden sollen, sie wurde aber durch den Ausbruch des Krieges verhindert. Da aber auch die österreichischen Regierungsvertreter dem Bertrage zugestimmt haben, besteht offenbar kein Hindernis für die Einführung dieser Ressorm in Österreich.

3. Die Festsetzung des 11 = Stundentages für Fastriken, eventuell für alle Betriebe mit wenigstens 10 Arbeitern oder motorischer Krast ist unter den Maßnahmen für Deutschland scheinbar die am tiefstgreisende; besteht doch hier bisher für die Arbeitszeit der erwachsenen männlichen Arbeiter keine gesetzliche Schranke, und auch der Bundesrat hat von seinem Recht, die Arbeitszeit aus sanitären Gründen zu begrenzen, nur in geringem Umfange Gebrauch gemacht (siehe oben S. 214 f.).

Trothem darf wohl gesagt werden, daß der Einführung einer 11 stündigen Höchstarbeitszeit in Deutschland keine erheblichen Schwiesrigkeiten entgegenstehen.

Gerade hinsichtlich der industriellen Großbetriebe dürfte das früher angeführte Argument wohl zutreffen: Wenn die österreichische

Industrie seit 30 Jahren mit der 11 stündigen Höchstarbeitszeit so gut auskommt, daß die Regierung nicht veranlaßt wurde, von ihrer Ermächtigung, Ausnahmen zu bewilligen, Gebrauch zu machen siehe vben S. 212 f.), so muß doch offenbar auch die technisch und organisatorisch fortgeschrittenere deutsche Industrie mit diesem Zeitmaße ausstwamen können.

Dafür sprechen auch alle ziffernmäßigen Daten, die wir über die tatsächliche Dauer der Arbeitszeit in der deutschen Industric besitzen. So ergibt die Statistik der Tarisverträge 118 solgendes: Es bestanden am Ende des Jahres 1913 in Deutschland 9430 Tarisverträge mit einer Regelung der täglichen Arbeitszeit; sie umfaßten 132 825 Bestriebe mit 1 247 473 Arbeitern. Für 1 229 966 Arbeiter oder 98,6 % war eine Arbeitszeit bis zu 11 Stunden, nur für 17 507 oder 1,4 % eine längere Arbeitszeit vereinbart worden. Das gleiche Bild zeigt sich, wenn man jene 9813 Tarisverträge betrachtet, in welchen eine wöschentliche Höchstabeitszeit sestenden vorden ist: Bon den insgesamt 1 307 177 Arbeitern, die unter diese Verträge fallen, hatten 1 274 663 oder 97,6 % eine wöchentliche Arbeitszeit von höchstens 64 Stunden, 32 514 oder 2,4 % eine solche von mehr als 64 Stunden.

Die Einführung der 11 stündigen Höchstarbeitszeit würde somit in Deutschland an den bestehenden Zuständen praktisch nichts wesentlich ändern; sie würde nur eine sozialpolitische Schmutkonkurrenz seitens einzelner Unternehmer unmöglich machen.

Aber das Gleiche läßt sich auch für den 10-Stundentag sagen. Denn selbst die mehr als 10 stündige Arbeitszeit besitzt in Deutschland offensbar nur noch eine sehr geringe Berbreitung: auf sie entfallen in den Tarisverträgen 3,7 % der Arbeiter; ebenso auf die mehr als 60 stünsdige Arbeitszeit in der Woche 3,7 %.

Diese Zahlen legen wohl den schon früher ausgesprochenen Gesdanken nahe, daß man zweckmäßigerweise gleich den erwähnten weisteren Schritt zum einheitlichen 10-Stundentag für alle Arbeiter in Betrieben mit wenigstens 10 Arbeitern oder Motor machen könnte.

Ühnlich wie in Deutschland liegen die tatsächlichen Berhältnisse in Österreich. In den Tarifverträgen des Jahres 1912 wurde jür 86.6 % der Arbeiter eine tägliche Arbeitszeit von 10 Stunden oder

¹¹⁸ Die Tarisverträge im Deutschen Reiche am Ende des Jahres 1913. Besarbeitet vom Kaiserl. Statistischen Amte, Berlin 1914.

weniger, nur für 13,4 % der Arbeiter eine Arbeitszeit von mehr als 10 Stunden vereinbart.

Diese Zahlen sind um so beweiskräftiger, als die Tarifverträge sich weit mehr auf das Kleingewerbe erstrecken als auf die Groß= industrie; in den Fabriken und größeren Betrieben ist aber im allegemeinen die Arbeitszeit kürzer als in den kleineren Betrieben.

- 4. Für den Bergbau und speziell für die Untertag = arbeiten im Rohlenbergbau dürfte Deutschland aus ganz ähn= lichen Gründen die in Österreich bestehenden Vorschriften über Schicht= dauer und Arbeitszeit ohne besondere Schwierigkeiten annehmen können.
- 5. Die Verallgemeinerung der Pausenvorschrift auf alle Betriebsgruppen und auf alle, auch die erwachsenen männslichen Arbeiter würde in Deutschland zwar eine Neuerung darstellen, aber kaum eine solche, deren Einführung besonderen Schwierigkeiten begegnen würde, während für die Reform sehr gewichtige sanitäre Momente sprechen. Gegenwärtig dürsten wohl schon trot des Fehlens einer Vorschrift die Arbeiter in den meisten Betrieben infolge des Zwanges der Verhältnisse Arbeitspausen erhalten und deren Ausmaß kann auch nicht viel geringer sein, als das in Österreich vorgeschriebene von $1^1/2$ Stunden. Es würde sich also auch hier zumeist nur um die rechtliche Festlegung dessen handeln, was ohnes dies in der Regel geschieht.

Dafür bietet die oben erwähnte Statistik der Tarisverträge gleichsfalls einen wertvollen Beleg. Im ganzen standen am 31. Dezember 1913 Tarisverträge für 1 398 597 Arbeiter in Kraft; diese Tarisverträge enthielten für 1 024 234 Arbeiter, das heißt für 73 % der Gesamtsahl, Bestimmungen über die Gelvährung von Pausen. Dabei wurden saft stets Frühstücks und Besperpausen von wenigstens 15 Minuten, eine Mittagspause von wenigstens 60 Minuten vereinbart.

Daß es übrigens in Österreich möglich gewesen ist, gerade in den letten Jahren die bis dahin bestehenden Ausnahmen von der Pausensvorschrift fast ganz zu beseitigen, spricht auch dafür, daß in Deutschsland eine solche Norm ganz unbedenklich eingeführt werden könnte. Ob es sich dabei empfehlen würde, die Bestimmungen der österreichischen Gewerbevrdnung einfach zu übernehmen oder diese — anerkanntersmaßen sehr reformbedürstigen — Bestimmungen durch zweckmäßigere zu ersehen, ist eine sekundäre Frage.

6. Es erübrigt noch die Ausdehnung des 9stündigen Rachtarbeitverbotes für Jugendliche auf jene Betriebssgruppen, für welche es heute in Deutschland noch nicht gilt. Gerade diese Maßregel wäre vom Standpunkte der gegenwärtig doppelt wichstigen Ertüchtigung des jugendlichen Nachwuchses von nicht genug zu schätzender Bedeutung.

Neben den hier speziell besprochenen Berschiedenheiten der Urbeiterschutzesetzgebung in Deutschland und Österreich haben die übrigen Unterschiede geringere Tragweite.

Wir gelangen daher zu folgendem Ergebnis:

Zwischen den Arbeiterschutzvorschriften Österreichs und Deutschlands bestehen verhältnismäßig große Unterschiede. Dagegen sind die tatsächlichen Arbeitsverhältnisse einander wesentlich ähnlicher. Falls im Interesse der wirtschaftlichen Annäherung zwischen den beiden versbündeten Mächten auch eine möglichste Annäherung der Arbeiterschutzgesetzgebungen Deutschlands und Österreichs — die beiden anderen Rechtsgebiete kommen dafür weniger in Betracht — angestrebt werden sollte, so könnte dies nur derart geschehen, daß jeder der beiden Staaten die weitergehenden Schutzvorschriften des anderen Staates bei sich einssührt; ein Borgehen, dem keine übergroßen Schwierigkeiten entgegenssihen und das auch, ganz abgesehen von der Frage der sonstigen wirtsschaftlichen Annäherung, sür beide Staaten einen wichtigen Fortschritt auf dem Gebiete der Sozialresorm bedeuten würde.

Die Annäherung der Zentralmächte und die Arbeiter.

Von

August Winnig (Hamburg).

Inhalt.

		Seite
I.	Gefcichtlicher Überblick	249-252
	1. Das Donauland als deutsche Rolonie in der Geschichte	249
	2. Das Ringen um die staatliche Einheit der Nation	250
	3. Österreichs deutsche Aufgabe; die Stellung der Donaumonarchie zum Deutschen Reiche und in der Weltpolitik	251
II.	Beziehungen zwischen den Arbeitern Deutschlands und Öfterreich = Ungarns	252-260
	 Geiftige Beeinfluffung der öfterreichische nungarischen Arbeiterdurch bie beutsche Arbeiterbewegung; bas beutsche Gewertschafts- spstem als Borbild; Ausstrahlungen nach den Baltanländern 	252
	2. Öfterreichisch-ungarische Arbeiter in Deutschland, ihre Stärke in verschiedenen Berufsabteilungen und Gebicten	256
	3. Organijatorijche Beziehungen als Folge der Arbeiterwanderungen	258
	4. Deutsche Arbeiter in den Donauländern	259
III.	Die Annäherung beider Reiche als Ergebnis des Krieges	260-265
	1. Die Annäherung als politische Notwendigkeit und als Uus- bruck gemeinsamer Berantwortlichkeit	260
	2. Fort mit den Aufenthaltsbeichränkungen!	261
	3. Die Annäherung auf dem Gebiet der Sozialversicherung	262
	4. Wirtschaftspolitische Unnäherung	263

T.

🚱 mutet wie ein Nachklang ferner, jahrhundertealter geschicht= licher Zusammenhänge an, daß die beiden großen Reiche der europäi= ichen Mitte den furchtbaren Rampf um ihr Bestehen und ihre Geltung in engster politischer und militärischer Gemeinschaft führen muffen. Deutsch=Österreich, die füdliche Hälfte des alten deutschen Kolonial= landes, entstand, als das eigentliche Gebiet des Reiches dem wachsenden Volke zu enge ward, um auf dem Boden der Naturalwirtschaft sein Genüge zu finden; was vordem die Sicherung des deutschen Grenzgebiets im Often immer wieder nahegelegt hatte: die Er= weiterung der deutschen Herrschaft donauabwärts und über Elbe und Oder hinaus, vollzog sich nun mit der Elementarkraft zwingender geschichtlicher Rotwendigkeiten. Es war deutsches Schicksal, ungeheure Bolkskräfte für das ersehnte Biel der festen staatlichen Bufammenfassung der Nation einzusetzen und zu opfern, ohne dies Ziel doch sicher und auf die Dauer erreichen zu können. Sechs Jahrhunderte der deutschen Geschichte sind erfüllt von diesem heroischen aber hoffnungs= losen Ringen um die Verwirklichung der Idee des deutschen National= staats. Unzerstörbar lebte diese Idee in den Besten des Volkes, und doch war ihr nie Berwirklichung beschieden; sie scheiterte weniger an der Rückständigkeit der Wirtschaft und der politischen Organisation des Ganzen, als an der Berschiedenartigkeit der Entwick= lungshöhe in den einzelnen Stammes= und Wirtschaftsgebieten. Diese Berschiedenartigkeit der wirtschaftlichen und politischen Kultur erzeugte eine Berschiedenartigkeit der wirtschaftlichen und öffentlich=rechtlichen Bedürfnisse und Interessen, die sich wohl unter dem Zwange einer großen militärischen Macht vorübergehend einem äußerlich geschlossen staatlichen Rahmen einfügte, aber schließlich immer wieder zur Sprengung dieses Rahmens trieb und der Sonderentwicklung der einzelnen Gebiete freie Bahn schuf.

Welcher Abstand der wirtschaftlichen Kultur und daraus folgend der wirtschaftlichen Bedürfnisse zwischen den Gewerbe und Handel

treibenden Städten und den Grundherrschaften des Landes! Welcher Abstand zwischen den rheinischen und fränkischen Reichsteilen und den Gauen der norddeutschen Tiefebene! Hier Warenproduktion und starkes Vordringen und Überwiegen der Geldwirtschaft, dort primitiver Landbau und naturalwirtschaftlicher Güteraustausch. Welche Unterschiede des sachlichen und persönlichen Rechtsklaften zwischen diesen Gebieten! Wie mußten die Interessen dieser Gebiete an der politischen Organisation auseinanderstreben!

Alls die Interessen des städtischen Kapitals gebieterisch eine starke Machtentfaltung forderten, die nur durch umfassende Organisation der öffentlichen Gewalt zu erreichen war, da waren die Widerstände, die sich der staatlichen Zusammenfassung der Nation in den Weg stellten, noch stark genug, sie zu verhindern, und das Ergebnis dieses Kingens war nicht eine starke deutsche Keichsmacht, sondern der Städtebund der Hansa.

Wohl hatte später die ökonomische Entwicklung die Vorbedingungen einer zentralistisch organisierten deutschen Staatsmacht herausgebildet, aber sie hatte zugleich, im allgemeinen auf der Grundlage der geschicht= lichen Stammesgebiete, überlegene Mächte des Biderftandes geschaffen: das Landesfürstentum, das längst das alte Lebensverhältnis, das Beichen seiner Abhängigkeit von der kaiserlichen Reichsgewalt, abgestreift und seine Macht auf eine feste Organisation der staatlichen Bewalt gestellt hatte. Bon dieser Zeit an stiegen alle auf die Stärkung der Reichsgewalt zielenden Strebungen auf den festen Widerstand des Landesfürstentums. Der Westfälische Friede besiegelte die Ohnmacht des Reiches und die Selbständigkeit seiner einzelnen Teile. Der kaiserliche Name verlor seine gesamtdeutsche Geltung, er wurde zu einer Privatsache der südlichen Hälfte des kolonialen Oftens bzw. der dort regierenden habsburgischen Dynastie. Die selben Jahrhunderte, die im Osten und im Beften der deutschen Grenzen mächtige, zentralistisch aufgebaute Reiche herausbildeten, maren für Deutschland die Zeit der ärgften nationalen Berriffenheit. Alle großen Bolker Europas durchpulste ein stürmischer Drang nach nationaler Kraftentfaltung; Deutschland allein blieb davon unberührt, das Volk dämmerte sein unbedeutendes Leben weiter und die Regierungen intrigierten und stritten gegeneinander. Der nationale Gedanke war so hinfällig geworden, daß Bündnisse mit außerdeutschen Mächten gegen andere Teile des eigenen Volkes kaum noch leise Bedenken weckten. Erst als die kapitalistische Entwicklung mit ihrer großartigen Steigerung des Berkehrs der Menschen und Güter ein dichtes und immer dichter werdendes Netz von ökonomischen und kulturellen Beziehungen zwischen allen Teilen des ehemaligen Reiches gesponnen hatte, erwachte das Streben nach staatlicher Einheit aller deutschen Länder wieder. Aber auch jetzt noch waren die widerstrebenden dynastischen Interessen so stark, daß die Berwirklichung nur unter gewaltsamen Kämpsen und Erschütterungen und auch dann nur halb möglich war. Die Biederausrichtung des Reiches nach dem Deutsch-Französischen Kriege war wohl ein großer und entscheidender Schritt auf dem Bege zur nationalen Einheit, aber sie war noch nicht diese Einheit selbst; die 12 Millionen Deutschen Österreichs blieben außerhalb dieser nationalen Gemeinschaft.

Bas vor dem Kriege jeden Gedanken an eine vollständige Einigung aller deutschen Gebiete aussichtslos und utopisch erscheinen ließ, das war der eigenartige Charakter, den Österreich im Laufe der Zeiten angenommen hatte. Je mehr Öfterreich seinen Ginfluß in Deutschland hatte schwinden sehen, um so mehr hatte es sich dem Often zugewandt. Das ewig unruhig gärende Bölkergemisch der Balkanhalbinsel hatte immer seine Aufmerksamkeit gefordert, es war jahrhundertelang der Schutwall des Deutschtums gegen die von dorther kommenden Züge und Bedrohungen gewesen. So war diesem Österreich die Aufgabe einer besonderen Slawenpolitik erwachsen, durch die es allmählich ein Staatswesen gang eigener Art geworden mar, deffen deutscher Charakter mehr und mehr verblagte. Erst dieser Krieg läßt uns erkennen, wie stark dieses Ofterreich trot alledem mit dem Deutschen Reiche verbunden ist, allerdings nicht verbunden in seiner Organisation, nicht in seiner bis zum Rriege bestehenden Staatsidee, aber berbunden in den Grundlagen und Bedingungen seines staatlichen Lebens. Deutschland und Öfterreich=Ungarn gehören zusammen. Es sind nicht wesen= loje Begriffe, wie etwa die "Nibelungentreue", die fie zum gemein= jamen Gegenstande eines furchtbaren Kampfes auf Tod und Leben gemacht haben, es find die wirtschaftlichen und politischen Grundlagen ihres Daseins. Sie find einmal der notwendige Riegel Europas gegen die Unkultur des Oftens, sie sind zum andern der Kristallisationspunkt des europäischen Wirtschaftslebens, der erhalten bleiben und erstarken muß, um das Recht Europas gegen die Wirtschaftskreise des Oftens und Amerikas und gegen das englische Weltwirtschaftssystem zu behaupten und zur Geltung zu bringen. Erst der Krieg hat diese Sachlage so klar werden lassen, daß sie weiteren Kreisen zum Bewußtsein gekommen ist. Damit aber ist auch die Frage einer engeren staatserchtlichen und wirtschaftlichen Berbindung beider Reiche in Fluß geskommen. Es gilt zu zeigen, wie sehr sie heute schon auseinander ansgewiesen sind, und wie eine engere Berbindung nicht nur möglich, sondern auch ein tatsächliches Bedürsnis größerer Interessenkreise ist. Ich beabsichtige dies für das Gebiet der Arbeiterinteressen zu tun.

II.

Die Arbeiterbewegung unserer Tage ist auch insofern ein Rind ihrer Zeit, als sie in ihrem Wesen den Zug zum Internationalismus widerspiegelt, der heute das ganze Kulturleben erfaßt hat; die friegeri= schen Ereignisse haben ihn unterbrochen und gestört, aber sie haben ihn nicht vernichtet. Er wurzelt in der Tatsache des Berkehrs der Menschen und Güter von Land zu Land, und es ist noch immer jo gemefen, daß einem folchen Berkehr auch der Austausch der Bedanken folgt. Es bilden sich dabei Beziehungen und gemeinsame Interessen, die nach ideeller und organisatorischer Betonung und Vertretung streben. Sind so die internationalen Berbindungen der Arbeiter aus offen zutage liegenden Berhältniffen zu erklären, jo ist es nicht weiter verwunderlich, daß die Beziehungen zwischen den Arbeiterorganisationen Deutschlands und Öfterreich-Ungarns besonders zahlreich und fest find. Hier traten zu den allgemeinen Triebkräften des Internationalismus mannigfaltige Berührungspunkte geistiger, kultureller und wirtschaft= licher Art hinzu. Die deutsche Sprache bildet die Brücke, die den Austausch der Gedanken und Ziele vermittelt. Das deutsche Element ist in der öfterreichischen wie in der ungarischen Arbeiterbewegung stärker vertreten, als man nach dem gahlenmäßigen Berhältnis der Nationen annehmen möchte. Die hohe Bedeutung des deutschen Schrifttums für die Gesamtheit der Donaumonarchie gilt auch für die Arbeiterbewegung. Selbst dort, wo die Arbeiterliteratur in anderen Sprachen erscheint, steht sie unter dem Ginflusse des Beistes der deutschen Arbeiter= bewegung. Ganz deutlich sieht man den Geist der deutschen Arbeiter= bewegung in dem österreichischen Gewerkschaftswesen wirksam, so daß man sagen darf, daß die deutschen und die österreichischen, in etwas abgewandelter Form auch die ungarischen Gewerkschaften dem gleichen Bewerkichaftsinstem angehören. Die Merkmale des deutschen Gewerkschaftsshiftems bestehen in diesen Eigenschaften:

- 1. Straffer zentralistischer Aufbau: zentrale Exekutive für die Arbeitskämpfe, zentral geregelte Aufbringung und Verwendung der Gelder.
- 2. Pflege der sozialen Lebensfürsorge auf der Grundlage der Solidarität: Unterstützung bei Krankheit, Arbeitslosigkeit, Rotsfällen usw.
- 3. Schulung der Mitglieder im Sinne des Organisationsgedankens: Ablehnung der direkten Aktion, Einordnung des einzelnen in den Arbeitsplan der Organisation.
- 4. Bejahung des politischen Kampses und soweit gesetzlich möglich — moralische Unterstützung der dafür bestehenden Organisationen der Arbeiterklasse.

Dies ist auch das System der österreichischen Gewerkschaften, wir sinden es, den einschränkenden Gesetzen des Landes sich anpassend, in etwas abgewandelter Form auch bei den Gewerkschaften Ungarns. Wohl hat die Schwierigkeit der Frage nach dem Zusammenwirken der versichiedenen Nationalitäten auch einige österreichische Gewerkschaften zu Abweichungen genötigt, die sich vielleicht in der Zukunft noch versmehren werden, aber diese Abweichungen sind zu unerheblich, um das österreichische Gewerkschaftsschschungen in seinem Kern zu berühren. Selbst die in den letzten Jahren entstandenen besonderen Organisationen der tichechischen Arbeiter stehen in Form und Wesen auf dem sicheren Boden dieses Systems.

Wie die Annahme des Shftems eine Wirkung der engen geistigen Gemeinschaft ist, die zwischen den Arbeitern Deutschlands und Österreich-Ungarns besteht, so hat sie ihrerseits dazu beigetragen, diese Gemeinschaft zu sestigen und zu vertiesen, wie sich bei den internationalen Aussprachen über die Grundsätze der Gewerkschaften gezeigt hat. Es darf dabei bemerkt werden, daß dieser deutsche Einfluß auch die schweizerischen und italienischen, zum Teil auch die holländisichen, belgischen und skandinavischen Gewerkschaften nicht unberührt gelassen hat, ohne sich allerdings in einem dieser Länder so weit durchzusen wie in Österreich.

Um die Gleichartigkeit der Arbeitsmethoden an einem bemerkense werten Beispiel zu zeigen, sei gestattet, folgenden Borgang zu ers wähnen: Als sich in den ersten Kriegsmonaten Unternehmerberbände und Gewerkschaften in Deutschland zur Bildung der Kriegs-Arbeits-

gemeinschaft zusammenfanden, in denen sie zusammen auf eine Besserung der wirtschaftlichen Zustände hinwirken, kamen alsbald aus Österereich Anfragen nach der Organisation und dem Arbeitsplan dieser Berbindungen. Einige Zeit darauf entstanden auch in Österreich Arbeitsgemeinschaften nach deutschem Muster.

Diese enge geistige Gemeinschaft der deutschen und österreichischen Gewerkschaften überträgt sich auch, allerdings in dem langsamen Tempo, wie der Gedanke der Berufsorganisation überhaupt, auf die Länder des Balkans: Bosnien, Arvatien-Slawonien, Serbien und Bulgarien. Es handelt sich hier um so kleine Bolkseinheiten, daß die selbständige Herausbildung sozialer Gedankensysteme an der zahlen= mäßigen Beschränktheit des Personenkreises scheitert und die Unnahme der Gedankenshsteme benachbarter oder durch Abstammung oder Kultur verwandter Volkseinheiten als der einzige Weg zur theoretischen Begründung des Organisationslebens übrigbleibt. Das ist besonders bei Arvatien-Slawonien und Bosnien der Fall. Die allerdings noch recht schwachen Anfänge der gewerkschaftlichen Organisation lehnen sich eng an das deutsche System an. Die spärliche gewerkschaftliche Literatur bewegt sich in Gedankengängen, die zuerst in Deutschland herausgebildet wurden, die Artikel in den periodischen Druckschriften sind nicht selten Übersetzungen aus deutschen Gewerkschaftsblättern. Die Leiter der Organisationen in Agram und Serajewo beherrschen größtenteils die deutsche Sprache. Bei den vielen Schwierigkeiten, die ihnen in der Organisationsarbeit erwachsen, nehmen fie oft und gern deutschen Rat und deutsche Silfe in Anspruch, die ihnen selbstverständlich auch gern gewährt werden. So bahnen sich hier allmählich deutscher Einfluß und deutsches Wesen ihre Wege; es ist eine unmerkliche und sicherlich von allen nationalistischen Sintergedanken völlig freie Tätigkeit, deren Ergebnis aber doch die Durchdringung jener Gebiete mit deutschem Geist und deutscher Organisationsweise ift.

Richt im gleichen Umfange geschieht das in Serbien und Bulgarien. Obwohl die Organisationen hier noch sehr unentwickelt sind, so läßt sich doch nicht verkennen, daß in ihnen nicht unbedeutende Kräfte vorshanden sind, die an der Herausbildung eines besonderen balkanischen Shstems der Arbeiterbewegung wirken. Es ist dort noch alles sehr jung und bildsam. Die Berwandtschaft der Sprachen und die Gemeinssamkeit der christischen Schrift erleichtern eine Anlehnung an die Borstellungswelt der russischen Arbeiterbewegung, doch kann von einer

nachhaltigen Beeinflussung von dieser Seite nicht gesprochen werden, da die russische Arbeiterbewegung selbst viel zu unentwickelt und zu chaotisch ist. Als die Virkungen und Nachwirkungen der Balkankriege die Gewerkschaften Serbiens und Bulgariens in gefährlicher Weise schwächten, suchten und fanden sie Teilnahme und Beistand der deutsichen Organisationen. Jedenfalls stehen die Gewerkschaften dieser Länder keinen anderen Organisationen näher als den deutschen.

Diese engen geistigen Beziehungen zwischen den Gewerkschaften Deutschlands und den Ländern der österreichisch-ungarischen Monarchie gründen sich offensichtlich auf die für einen großen Teil geltende sprachliche Gemeinschaft. Doch sind sie damit allein nicht erklärt. Hier wirken vielmehr ökonomische Ursachen bedeutender Urt.

Seit der Mitte der neunziger Sahre ift die induftrielle und kom= merzielle Entwicklung Deutschlands mit Siebenmeilenstiefeln fort= geschritten. Der ungestüme Aufschwung der siebziger Jahre hatte bald einer schleichenden Rrifis weichen muffen, die vorübergebend Ende der achtziger, gründlich erft feit der Mitte der neunziger Sahre über= wunden wurde. Diese gewaltige Entwicklung gab auch der deutschen Gewerkschaftsbewegung die Rraft zu ungeahnten Erfolgen. Die Mitgliederzahlen stiegen stark und unaufhörlich. Hand in Sand damit ging eir Prozeß innerer Festigung und inneren Ausbaues. Die reichlich gebotene Möglichkeit zur Verbefferung der Lohn= und Arbeits= bedingungen wurde kräftigst ausgenütt. So wuchs die deutsche Gewerkschaftsbewegung bald zu der Kraft heran, die ihr den Borrang unter ihren internationalen Bruderorganisationen sicherte. Indem sie sich die Unterstützungseinrichtungen und die höheren Beiträge des britischen Gewerkschafteinstems zum Vorbild nahm, erwarb sie sich die feste Solidität des Borbildes, und indem fie an dem ftraffen Bentralismus festhielt und in der Form der Industrieverbände die gelernten mit den ungelernten Arbeitern organisatorisch berband, vermied sie die Gefahren einer Entwicklung, die in England zur Bildung einer Arbeiteraristokratie, zur geistigen Verkalkung und zur Exklusivität ge= führt hatte. So bildete sich das deutsche Gewerkschaftsspitem, das bald eine ftarke moralische Werbekraft entfaltete und seinerseits das Borbild aller jüngeren Bewegungen wurde. Dieser Hergang ist natürlich mit den Erfolgen der deutschen Industrie und des deutschen Sandels aufs engite berknüpft.

Dieje Erfolge hatten aber bald auch eine andere Birkung. Der Bedarf an Arbeitskräften in Deutschland stieg und führte zur Heranziehung großer Scharen ausländischer Arbeiter. Dieser Borgang war den deutschen Gewerkschaften nicht gerade angenehm. Allermeist waren die ins Land geholten Arbeiter bom Gedanken der Berufe= und Rlaffen= jolidarität noch gänzlich unberührt und immer bereit, die Streiks der deutschen Arbeiter zu brechen. Selbst wenn der internationale Bedanke in den deutschen Organisationen es zugelassen hätte, staatliche Magregeln gegen die Beranziehung ausländischer Arbeiter zu berlangen, so mare ein folches Verlangen doch an dem Widerspruche der Unternehmerkreise gescheitert. Es blieb darum den deutschen Organi= jationen nur übrig, sich mit der Tatsache so gut wie möglich abzufinden. Sie warben die ausländischen Arbeiter als Mitglieder. Bar das auch nicht leicht, jo war es auf die Dauer doch nicht erfolglos. Insbesondere zeigten sich die Arbeiter aus Österreich-Ungarn, Tschechen und Deutsche aus Böhmen, Bolen aus Galizien und Ungarn aus der Budapester Gegend dem Organisationsgedanken zugängig. Abgesehen davon, daß die in Deutschland für die Organisation gewonnenen Arbeiter auch in ihrer Heimat die Ausbreitung der Gewerkschaften förder= ten, ergaben sich aus dieser Tatsache eine Anzahl engerer Beziehungen zwischen den deutschen und österreichisch-ungarischen Verbänden. Doch werfen wir zunächst einen Blick auf die Bahlen, mit denen hier zu rechnen ift, wir finden fie in den Ergebniffen der Berufs= und Gewerbe= ählung vom 12. Juni 1907. Von den dort festgestellten 19 572 571 Er= werbstätigen waren fast 800 000, genau 799 863 in einem außerdeutschen Lande geboren. Bon diesen ausländischen Arbeitern (und Arbeite= rinnen) entfielen 315 791 auf Österreich, 638 auf Bosnien und die Herzegowing, 24 230 auf Ungarn und Kroatien. Insgesamt kamen also aus den Ländern der öfterreichisch-ungarischen Monarchie 340 659 Perjonen, wobon 96 547 Frauen waren. Dabon entfallen auf die Berufs= abteilung:

Α.	Landwirtschaft, Gärtnerei, Tierzucht, Forstwirtschaft	
	und Fischerei	93732
В.	Industrie, Bergbau und Baugewerbe	210681
С.	handel und Berkehr, einschließlich Gast- und Schank-	
	wirtschaft	$20\ 292$
D.	Häusliche Dienste, Lohnarbeit wechselnder Art	4393

Für die Zugehörigkeit zu gewerkschaftlichen Organisationen kommen davon freisich nur die Erwerbstätigen in den Berufssabteilungen B und C in Betracht. Aber man wird zugeben, daß deren Zahl. 230 973, eine immerhin noch genügende Grundlage für die Ansbahnung enger organisatorischer Beziehungen war. Am stärksten waren die österreichisch-ungarischen Arbeiter in folgenden Berufsabteilungen bertreten:

Baugewerbe	$41\ 299$	Personen
Bergbau, Hütten= und Salinenwesen	37802	"
Textilindustrie	30385	,,
Industrie der Steine und Erden	25154	"
Bekleidungsindustrie	15771	,,
Metallberarbeitung	14681	"
Industrie der Maschinen, Instrumente,		
Apparate usw	11631	"
Industrie der Holz= und Schnitstoffe	10333	"
Gast= und Schankwirtschaft	9619	"
Industrie der Nahrungs= und Genugmittel	8 459	
Vuentere ere vendenings- and Schapmittee	0 102	"

In den übrigen Berufsabteilungen war die Zahl der Erwerbs= tätigen aus der Donaumonarchie berhältnismäßig gering.

Während die gewerkschaftliche Werbearbeit unter den in Deutschsland arbeitenden russischen Staatsangehörigen (im Jahre 1907: 200 939) fast ganz fruchtlos war und unter den italienischen Arbeitern (im Jahre 1907: 125 520) nur langsame und spärliche Erfolge zeitigte, sührte sie unter den österreichischsungarischen Arbeitern bald zu erstreulichen Ergebnissen. Besonders start sind diese Arbeiter in den Industrievrten der südöstlichen Grenzgebiete vertreten. Im oberschlessischen Industriegebiet arbeiten vornehmlich, neben vielen russischen Polen, Galizier als Bergs und Hütenarbeiter; im Baugewerbe sind sie dort nur in geringerem Umfange beschäftigt. Jur Zeit der letzten Beruss und Gewerbezählung, als die Frauenarbeit im Bausgewerbe noch nicht verboten war, jedenfalls stärker als in den solgens den Jahren. In Mittels und Niederschlesien finden wir in der Textils industrie einen starken Einschlag böhmischer Arbeiter, ebenso in

17

Schriften 155. II.

Sachsen, wo sie außerdem in großer Zahl im Baugewerbe und im Bergbau tätig sind. Eine ähnliche Häufung österreichischer Arbeiter weisen die nordbaherischen Grenzorte, besonders die Industriestätten des Fichtelgebirges auf. Es ist hier nicht selten, daß die Mehrheit eines gewerkschaftlichen Zweigbereins aus Österreichern besteht. Der vor dem Kriege mehr als 5000 Mitglieder zählende Zweigberein Chemnitz des Bauarbeiterverbandes hatte zirka 3000 Ausländer darunter, die, bis auf einen verschwindend kleinen Rest Italiener, deutsche und tschechische Böhmen waren. Im Innern des Neiches sind österereichisch-ungarische Arbeiter in besonders großer Zahl im rheinische weststälischen Industriegebiet anzutreffen, wohin vornehmlich die unsgarischen Arbeiter reisen.

Die große Masse dieser Arbeiter kehrt zeitweilig in die Heimat zurück, die in den Grenzgebieten tätigen reisen teilweise alle Wochen, teilweise jeden Monat nach Hause; die das nicht können, schnüren zu Wintersansang ihr Bündel, um mehrere Wochen zu Hause bei der Familie zuzubringen und im zeitigen Frühjahr wieder nach den alten Arbeitsorten zu reisen. Gerade dieser regelmäßige Ortswechsel ist der Grund der engen organisatorischen Beziehungen, die sich alsbald zwischen den deutschen und österreichisch-ungarischen Gewerkschaften herausbildeten.

Da der Bezug der gewerkschaftlichen Unterstützungen bei Arbeit3= losigkeit, Krankheit usw. meistens an eine Karenzzeit von mindestens einem Jahre gebunden ift, so würden diese Arbeiter, die durchschnitt= lich neun Monate in Deutschland, drei Monate in ihrem Seimatlande Beiträge gahlen, niemals in einer Organisation unterstützungs= berechtigt werden, wenn man nicht zu besonderen Bereinbarungen ge= schritten wäre. Man hat darum meistens vereinbart, daß jedes Land die im anderen Lande gezahlten Beiträge anerkennt und also die Beitragszahlung im anderen Lande nicht als Unterbrechung der Mit= gliedschaft ansieht. Zum Teil hat man sich zur Ginführung von Mitgliederausweisen verstanden, die in allen Ländern Geltung haben. Die Berschiedenheit der Beitragshöhe hat wiederum Bereinbarungen über die Art der Aufrechnung notwendig gemacht. Bei der Unterstützung arbeitsunfähiger Mitglieder im anderen Lande übernimmt die Dr= ganifation des Aufenthaltslandes die Auszahlung der Unterstühung und die Kontrolle des Unterstützungsempfängers; die ausgezahlten Beträge verrechnet man viertel= oder halbjährlich. Dft aber - wie

bei Ausbruch des Krieges — erweisen sich alle Bereinbarungen unzuslänglich und man muß zu völlig neuen Arten der Regelung übersgehen. Daraus ergibt sich ein häufiger persönlicher Berkehr der Bezirks und Zentralberwaltungen, aber auch eine weitgehende gegensseitige Anpassung der Organisationseinrichtungen.

Werden so manche Verbindungen durch die Ein wanderung öster= reichisch-ungarischer Arbeiter herbeigeführt, so ist der Ginfluß der Uus wanderung deutscher Arbeiter nach den Oftländern auf das Ber= hältnis der Organisationen nur gering. Die Wanderung deutscher Arbeiter nach dem Often und Südosten trägt einen ganz anderen Charakter. Sie ist bor allem keine Massenerscheinung. Die deutsche Bolkswirtschaft bietet unter nicht außergewöhnlichen Berhältnissen den einheimischen Arbeitskräften Raum genug. Was an deutschen Arbeitern nach den Donauländern geht, folgt größtenteils vorteilhaften Ungeboten. Der jungen Industrie diefer Länder fehlen besonders ge= ichulte Rrafte, die fie als Borarbeiter und Werkführer und gur Bedienung hochwertiger und komplizierter Maschinen braucht. Das gewerbliche und technische Unterrichtswesen in Deutschland, sowie der bedeutende zeitliche Vorsprung der deutschen Industrie haben für uns einen Stamm folder Arbeitskräfte geschaffen, der groß genug ift, um davon auch an das Ausland abgeben zu können. Diese Berbreiter industriellen Rönnens tragen deutsche Arbeitsmethoden und deutsche Betriebsorganisation in weitentlegene Gebiete des Dftens. Man findet jie nicht nur in der Gewandinduftrie Böhmens, oder als Maschinisten in den Überlandzentralen Niederösterreichs, oder als Werkmeister in den Fabriken Budapests; sie sind nicht nur die Industriepioniere in Rumänien, die Konstrukteure und Vorarbeiter bei den Bahnbauten in Unatolien: sie arbeiten auch in den Industriebezirken Betersburgs, Moskaus, Ddeffas, und ihre äußersten Bertreter verlieren fich in den Faktoreien Sibiriens. Gine ähnliche Rolle wie fie spielen die bom Bandertrieb in die Ferne geführten deutschen Sandwerksgesellen, die noch heute mit besonderer Borliebe die Donaustraße mählen und bon hier aus bis in den nahen Drient vordringen. Der oft nicht gerade rühmlich genannte "fremdgeschriebene" deutsche Maurer, Zimmerer, Dachdecker ist in den Straßen Konstantinopels und Jerusalems keine jehr jeltene Erscheinung und den dortigen deutschen Konsulaten wohlbekannt.

Es erfolgt hier ein Austausch der Arbeitskräfte dergestalt, daß

17 *

die Donauländer den deutschen Arbeitsmarkt mit beträchtlichen Massen landwirtschaftlicher und gewerblicher Arbeiter versorgen und damit selbstverständlich einem tatsächlichen Bedürfnis der deutschen Bolkswirtschaft genügen, und daß anderseits Deutschland hochwertige Arsbeitskräfte an jene Länder abgibt, die diese zum Ausbau ihrer Industrie als Organisatoren und geschulte Berwalter und Leiter haben müssen. Sine staatsrechtliche Annäherung beider Reiche würde in Anssehung dieses Austausches auch vom Arbeiterstandpunkte zu begrüßen sein. Denn damit würden die Beschränkungen fortfallen, die dem aussländischen Arbeiter bis in die letzten Jahre in seiner Bekundung der Berufssolidarität gesetzt waren. Sine staatsrechtliche Annäherung beider Reiche, die es ausschließt, daß die Bürger des einen vom anderen als "lästige Ausländer" ausgewiesen werden können, würde den hinsübers und herüberwandernden Arbeitern die Freiheit geben, sich nach Belieben zu organisieren und in der Organisation zu betätigen.

III.

Man kann vom Arbeiterstandpunkte nichts erkennen, das ein engeres staatsrechtliches Berhältnis beider Reiche bedenklich erscheinen lassen könnte. In den engen Beziehungen, die zwischen den Arbeiters organisationen beider Länder bestehen, liegt im Gegenteil ein Umstand, der die Herbeisührung einer engeren staatsrechtlichen Gemeinsschaft erleichtert und sie sogar wünschenswert erscheinen läßt.

Man kann diese Annäherung allerdings sehr dehnbar auffassen. Zwischen dem Zustande, wie er bis zum Ausbruche des Krieges bestand, und der absoluten staatlichen Einheit liegt ein weiter Raum, in dem man den Punkt suchen muß, der möglichst vielen Bedürsnissen entgegenkommt, ohne irgendwelche wichtigen und berechtigten Interessen zu vergewaltigen. Aber ein auch nur flüchtiger Blick auf die Summe von Fragen, die hier ihrer Antwort harren, läßt jeden erstennen, daß eine gründliche Kenntnis der gegenwärtigen und künstigen Bedürsnisse beider Reiche dazu gehört, um hier die richtige Linie zu ziehen. Sonnenklar aber ist das eine, daß weder der bisherige Zustand, noch das völlige Ineinanderausgehen beider Staatsgebilde die Formel für das künstige Verhältnis sein kann. Die Aufrechterhaltung des bisherigen Zustandes würde für die Zukunft aller Versnunft entbehren. Die Stellung beider Reiche in der Weltpolitik bestingt eine solche Fülle gemeinsamer, schwerer Verantwortlichkeiten,

daß eine festere gegenseitige Verbindung gar nicht zu umgehen ist. So verlockend aber anderseits die völlige staatliche Einheit beider Reiche dem ersten, nur auf die deutsche Vergangenheit eingestellten Blick erscheint, so bedarf es aber doch kaum der Anführung besonderer Gründe, um auch deren Unmöglichkeit darzutun. Wohl kann und sollte man diese völlige staatliche Einheit als das erstrebenswerte Ziel ins Auge fassen und sie zum Richtungspunkt aller Maßnahmen machen — sie heute sordern, wäre Naivität, wäre eine krasse Verkennung der Tatsachen. Es kommt darauf an, sich über die Gebiete klar zu werden, auf denen die Verhältnisse für eine Annäherung reif sind, und die eine Annäherung im gemeinsamen Interesse beider Länder wünschense wert machen.

Schon heute ist der starre Begriff des Auslandes den Ländern der österreichisch=ungarischen Krone gegenüber mannigfach durchbrochen. Im Postverkehr behandeln sich beide Länder im allgemeinen als In= land. Bei dem starken Austausch der Arbeitskräfte wäre es bernünftig, auch die Aufenthaltsbeschränkungen und Bedingungen, denen heute der Österreicher und der Ungar in Deutschland genau so unterworfen ift wie der Engländer oder Sibirijake, fortfallen zu laffen. Man mag aus Gründen der Staatsraifon folche Beschränkungen im allgemeinen für notwendig halten — ich bermag eine solche Notwendigkeit für Friedenszeiten nicht anzuerkennen —, aber den Bürgern eines Landes gegenüber, das in seinen Lebensinteressen so unlöglich mit uns berbunden ift, wie Ofterreich-Ungarn, find fie unvernünftig und ein Clement der Absperrung und Entfremdung. Alle Welt weiß doch, daß diese Beichränkungen stets oder so gut wie ausschließlich nur zur Belästigung der Arbeiterorganisationen angewendet worden sind. Es fehlt zwar nicht an Leuten, die die Fortsetzung einer solchen Praxis wünschen, aber der Rrieg hat denn doch die Bedeutung der Masse für die Sicherheit des Staates allzu gewaltig vffenbart, als daß man annehmen fönnte, daß auch die Regierungen zu dieser übeln Politik der Nadel= stiche zurückzukehren beabsichtigten. Dafür darf kein Blat im neuen Deutschland sein. Die Erwerbstätigkeit ihrer Bürger sollten künftig beide Länder innerhalb ihrer heute gemeinsam verteidigten Grenzen von allen polizeilichen Belästigungen und Bedrohungen unbeeinträch= tigt laffen. Es wäre fürwahr kein erfreuliches Bild, wenn der gleiche böhmische oder ungarische Arbeiter, der heute unter Sindenburgs Fahnen das deutsche Schlefien gegen die Ruffen mit schützt, später dort

per Schub über die Grenze gebracht würde, weil er etwa als Arbeiter zu seinen Klassenossen hält und in der Organisation für ein besseres Arbeitsverhältnis wirkt. Hier würde kein irgendwie berechtigtes Intersesse verletzt, wenn die staatsrechtliche Annäherung die heute bestehens den Aufenthaltsbeschränkungen beseitigte.

Eben dieser starke periodische Zustrom von Arbeitskräften aus einem Lande in das andere legt auch den Gedanken einer Annäherung der Sozialversicherungsgesetzgebung nahe, die heute in beiden Ländern sehr erheblich voneinander abweicht. Die meisten Übereinstimmungen weist die Krankenversicherung auf, aber auch hier besteht in Bsterreich sowohl wie in Ungarn für Landarbeiter keine Bersicherungspflicht, jon= dern nur die freiwillige Bersicherung, ein weiterer Unterschied besteht in der Einkommensgrenze, bei der die Bersicherungspflicht aufhört sie liegt in Ungarn bei 2000, in Deutschland bei 2500 Mark. Bei der Unfallversicherung sind die Unterschiede schon größer; während in Deutschland die Bersicherungspflicht erft bei einem Ginkommen von mehr als 5000 Mark aufhört, besteht sie in Österreich und Ungarn nur bei Einkommen bis zu 2000 Mark. Bas das bedeutet, ergibt fich aus der Anzahl der Bersicherten in den einzelnen Ländern. Deutsch= land hat bei 17 Millionen Lohnarbeitern 25 Millionen gegen Unfall Berficherte, Österreich bei 10 Millionen Lohnarbeitern dagegen nur 3,83 Millionen, und Ungarn bei 3,2 Millionen Lohnarbeitern 1,29 Millionen Berficherte. Um weitesten aber ist der Abstand in der Alters=, Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung. Während Deutschland für alle Lohnarbeiter und für alle Angestellte mit einem Einkommen bis zu 5000 Mark den Versicherungszwang vorschreibt, besteht weder in Öfterreich noch in Ungarn für die Lohnarbeiter eine Berficherungs= pflicht. Ofterreich hat nur den Verficherungszwang fur Bergleute und für Angestellte in privaten Diensten; die ganze Bersicherung umfaßt weniger als 300 000 Versicherte. Ungarn hat die Zwangsversicherung nur für Bergleute und die Arbeiter der staatlichen Tabakfabriken, für landwirtschaftliche Arbeiter besteht eine freiwillige Bersicherung, die Masse der Lohnarbeiter und Angestellten entbehrt also jeder Bersicherungsmöglichkeit.

Dieser Stand der sozialpolitischen Gesetzgebung in den beiden Reichen ist für die Annäherung selbstverständlich nicht gleichgültig. Aus seiner Verschiedenartigkeit ergeben sich bei dem vorhandenen Ausstausch der Arbeitskräfte, insbesondere bei der Beschäftigung österreichissicher und ungarischer Arbeiter in Deutschland viele Unebenheiten und

Schwierigkeiten, die heute eine Menge umständlicher bureaukratischer Maßnahmen nötig machen. Die Schwierigkeiten würden geringer wersden, wenn sich eine größere Einheitlichkeit der Gesetzgebung erzielen ließe. Eine solche Einheitlichkeit, die durchaus nicht von vornherein Gesmeinsamkeit sein müßte, liegt durchaus im Interesse der Arbeiter. Übersdies sind zumal in Österreich die Verhandlungen und Vorarbeiten in der Frage der Iwangsversicherung gegen Alter und Invalidität schon ziemlich weit gediehen. Auf keinen Fall können sich Österreich und Ungarn dieser sozialpolitischen Aufgabe noch lange entziehen. Für die Arbeiter dieser Länder wäre eine Sozialgesetzgebung nach deutschem Vorbild ein nicht geringer Fortschritt.

Bas schließlich aber den deutschen Arbeitern bei dieser Frage am nächsten liegt, find die wirtschaftspolitischen Möglichkeiten, und da zuerst die Möglichkeiten in der Versorgung des deutschen Marktes mit billigeren Rahrungsmitteln. Im deutschen Bolke lebt vielfach noch die Borstellung, Österreich und Ungarn wären Länder mit einem beträchtlichen Überschuß an Rahrungsmitteln, bor allem an Brotgetreide und Schlachtvieh. Der ungarische Beizen und das ungarische Schwein - wie gut würden wir beides hier in Deutschland aufnehmen können, wenn nicht die absperrende Zollpolitik wäre! Leider ist es wesentlich anders, die Donaumonarchie ist so, wie ihre Landwirtschaft heute gestellt ift, gar nicht imstande, zur Deckung des deutschen Bedarfs an Brotgetreide und Schlachtvieh beizutragen; seit dem Jahre 1908 ift Ofterreich=Ungarn aus einem Ausfuhr= ein Ginfuhrland für Brot= getreide geworden, und seine Schlachtviehausfuhr ift so gusammen= geschrumpft, daß sie für die Masse deutschen Bedarfs gar nicht ernsthaft in Betracht kommt. Das ist eine fehr merkwürdige Erscheinung, die, wenn man sie näher untersucht, erkennen läßt, warum und wie sehr Österreich-Ungarn in seiner Politik an die Seite Deutschlands gezwungen wird.

Die Unzulänglichkeit der öfterreichischen und auch der ungarischen landwirtschaftlichen Produktion hängt mit dem ganzen Wirtschaftsshiftem der Monarchie zusammen. Die anbaufähige Fläche Öfterreichsungarns ist um 8,4 Millionen Hektar größer als die des Deutschen Reiches, es sind davon aber 2,2 Millionen Hektar weniger landwirtsschaftlich nugbar gemacht als in Deutschland. Es handelt sich dabei um einen größeren Anteil der Forsten an der Gesamtfläche; das eigentsliche Ödland ist sowohl verhältnismäßig wie überhaupt geringer als in unserem Lande. Die mit Brotgetreide bebaute Fläche ist nur um

ein geringes kleiner als in Deutschland, sie umfaßt in Ofterreich= Ungarn 7,964, in Deutschland 8,388 Millionen Hettar. größer ift der Unterschied in den Erntemengen. Deutschland erntete (1913) auf feiner bebauten Fläche 4,656 Millionen Tonnen Beizen und 12,222 Millionen Tonnen Roggen, zusammen also 16,878 Millionen Tonnen Brotgetreide: Öfterreich-Ungarn dagegen 6,449 Millionen Tonnen Beizen und 4,313 Millionen Tonnen Roggen, zusammen also nur 10,762 Millionen Tonnen Brotgetreibe. Die Broduktibität der Landwirtschaft ist in Österreich-Ungarn also weit geringer als in Deutschland. Auf den Sektar berechnet erntete man in Deutschland 47,2, in Österreich 30, in Ungarn 25,6 Zentner Beizen, in Deutschland 38,2, in Österreich 29,2, in Ungarn 23,8 Zentner Roggen. Die gleichen und zum Teil noch größere Abstände findet man bei den Erntezahlen für Berfte, Safer, Kartoffeln. Worin bestehen die Urfachen dieser Er= scheinung? In der Bute des Bodens können fie nicht liegen, denn beffere natürliche Bedingungen für einen ergiebigen Beizenbau, wie sie Riederösterreich und bor allem die ungarische Tiefebene bieten, finden sich in Deutschland überhaupt nicht, selbst die Marschen und die Lößebenen um Saale und Elbe herum konnen jene Gebiete nicht übertreffen. Ein Blid auf die vergleichende Statistik zeigt benn auch, daß die Produktivität der Landwirtschaft, neben den natürlichen, von bestimmten wirtschaftlichen Bedingungen abhängt. Die Länder mit hoher landwirtschaftlicher Produktivität sind in Guropa: Belgien, Dänemark, Deutschland, England mit Bales und Brland, Holland, Schweden und die Schweiz. Alle übrigen Länder stehen mit ihrer Landwirtschaft auf einer demgegenüber niedrigen Stufe der Produttivität, Rugland zum Beispiel erreicht noch nicht einmal einen Beigenertrag von 20 Zentnern pro Hektar. Es ergibt fich daraus aber auch, daß die höhere Produktivität nicht, oder doch nicht in erster Reihe, bom Schutzoll abhängig ift; was vielmehr bei allen diefen Ländern als gemeinsames Merkmal hervortritt, das ift die Möglichkeit eines bequemen und lohnenden Absates, die natürlich am besten durch den möglichst leichten Verkehr mit einer großen Industriebevölkerung gegeben ift. Nur ein folder Berkehr schafft der Landwirtschaft die Mittel und zugleich den Anreiz zu einer intensiben Bodenkultur, die zur Erlangung höherer Ernten nötig ift.

Die Möglichkeit eines solchen Verkehrs bietet sich für die österreichisch-ungarische Landwirtschaft zunächst im eigenen Lande. Sowohl nach Süden wie nach dem Mittelmeer stößt sie auf geschlossene Türen. Sollen die Bodenkräfte also voll erschlossen werden, so ist die Vorbedingung dazu eine Erstarkung der eigenen Industrie, für deren politische Voraussetzungen Österreich heute zusammen mit Deutschland kämpst. Schafft der Krieg diese Voraussetzungen, so wird die Folge alsdald in einer Hebung der landwirtschaftlichen Produktion bestehen, die sehr wohl in einem solchen Umfange eintreten kann, daß sich ein Überschuß einstellt, für den der natürlichste Absluß auf der deutschen Seite liegt. Und hiersür wäre dann ein teilweiser Abbruch der Jollsmauern geboten. Schon in den letzten Jahren hat sich als Wirkung der Getreideeinsuhr eine Steigerung der Hektarerträge in Österreich ergeben, eine Ermäßigung unserer Agrarzölle gegen Österreichsungarn müßte diese Entwicklung naturgemäß fördern, ohne doch der deutschen Landwirtschaft beschwerliche Opfer zuzumuten.

Es ist kaum nötig, besonders zu belegen, wie sehr Deutschland in seiner Gesamtheit an dem Aufschwunge der Landwirtschaft der Donausmonarchie interessiert ist. Wie ganz anders würde unsere Stellung in diesem Kriege sein, mit wiediel größerem Gleichmut könnten wir dem Aushungerungsplane gegenüberstehen, wenn Österreichs und Unsgarns Landwirtschaft in der Lage gewesen wäre, die Erzeugungskraft ihres Bodens mehr zu steigern! Soweit die politische Boraussicht übershaupt blicken kann, wird sich an der Stellung der Zentralmächte im System der Weltpolitik nichts ändern; was liegt darum näher, als daraus auch die wirtschaftspolitischen Konsequenzen zu ziehen?

Ganz bedeutend schwieriger liegen allerdings die Verhältnisse für eine Niederlegung der Zollschranken für Erzeugnisse des Gewerbes und der Industrie. Hier scheinen die Hindernisse noch so groß zu sein, daß eine engere Wirtschastsgemeinschaft vorderhand nicht zu erreichen ist. Ich sehe mich als Arbeiter außerstande, darüber ein Urteil abzusgeben und muß es besseren Kennern dieser Frage überlassen, die Wege für die grundsählich wünschenswerte Annäherung aufzuzeigen.

Es wäre gewiß unbedacht und gefährlich, wollte man im Eiltempo alle Schranken aufheben, die seit Menschenaltern zwischen der Wirtsichaft beider Länder stehen. Aber für die Anbahnung einer Wirtschaftsgemeinschaft sind nicht nur gute Gründe, sondern auch Möglichkeiten vorhanden. Die politisch denkenden Kreise der deutschen Arbeiterschaft werden es an der nachdrücklichsten Förderung aller dieser Bestrebungen nicht sehlen lassen.

Ein Beitrag zur Frage der Annäherung des sozialen Versicherungs= rechts Österreichs an das Deutschlands.

Bon

Arbeitersetretär R. Wissell (Berlin).

Inhalt.

	Seite
Ginleitung	269
Allgemeine Überficht über die öfterreichische Sozialverficherung	270
Die Beftrebungen gur Invaliden- und Altersverficherung der fleinen Gelbftan-	
digen in Öfterreich	271
Der erste Entwurf ber öfterreichischen Regierung vom 3. November 1908	272
Die Gründe für die Richtaufnahme ber Invalidenversicherung der Selbständigen	276
Die neuen Entwürfe 1909 und 1911	279
Unmöglichkeit einer Selbständigenversicherung als Reichseinrichtung	280
Auf welchen Wegen fann man einer Selbständigenverficherung näher fommen?	281
Das Ausgedinge in Öfterreich	285
Rann nicht eine Unfallverficherung der Selbständigen in der Landwirtschaft	
nach deutschem Mufter geschaffen werden?	287
Diese Berficherung in Deutschland	288
Die Invaliden= und Altersverficherung in Ungarn	292
Rurforische Überficht über bie verschiedenen Zweige der Berficherung in Deutsch-	293
land und Öfterreich	
Տ գիլա§	295

Einleitung.

Die durch die Ereignisse des letzten Jahres recht naheliegende Frage eines geschlossenen mitteleuropäischen Wirtschaftsgebietes, zum min= desten einer Wirtschaftsgemeinschaft zwischen Deutschland und Ofter= reich, ist in den letzten Monaten lebhaft erörtert worden. Wie mir scheint, zu ausschließlich unter dem Gesichtswinkel politischer Bünsche und Hoffnungen. Die für die Beurteilung so wesentlichen wirtschaft= lichen und sozialen Verhältnisse in den beiden in erster Linie in Betracht kommenden Staaten sind dabei viel zu wenig berücksichtigt worden. Ganz besonders gilt das von den sozialen Verhältnissen. So wenig ich anerkennen kann, daß zum Beispiel die mit einer Sozial= versicherung verbundenen Lasten den Wettbelverb der einzelnen Staaten anders als dahin gehend beeinflussen, daß mit der Ginführung einer solchen Versicherung die Wettbewerbskraft wächst — weil das ganze Rulturniveau der Arbeiter sich hebt und die Befähigung zu qualifizierterer Arbeit sich entwickelt --, so fehr auch betone ich, daß die Gleich= artigkeit der sozialen Verhältniffe von großer Bedeutung ift für Wirt= schaftsgebiete, die wesentlich aufeinander angewiesen sind. Wieder nicht des Ausgleichs der Lasten irgendwelcher sozialen Reformen wegen die in manchen Industriezweigen nur einen Bruchteil der Rohstoff= preisschwankungen ausmachen —, sondern der für die Förderung des Wirtschaftslebens namentlich zurudgebliebener Gegenden so wichtigen Freizügigkeit wegen. Die mag rechtlich bestehen, aber gerade der geistig hochstehende, besonders befähigte Arbeiter wird keinen Gebrauch da= bon machen, wenn er davon befürchten muß, beim Gintritt eines seine Arbeitskraft beeinträchtigenden Umstandes wesentlich ungünstiger gestellt zu sein. So ist die Gleichartigkeit zum Beispiel der sozialen Bersicherung oder doch eine Annäherung derselben für eine engere wirt= schaftliche Berbindung von großer Bedeutung. Die nachfolgende Dar= stellung behandelt einen Teil der sozialen Verhältnisse und beschränkt sich auf eine Erörterung des sozialen Rechts, wobei naturgemäß hier und da auch ein Streiflicht auf die wirtschaftlichen Berhältnisse ge270 R. Wiffell.

worsen werden muß. Aber selbst das Gebiet des sozialen Rechts soll nicht in seinem ganzen Komplex der Erscheinungen zum Gegenstand der Erörterung gemacht werden, sondern nur das Versich es rungsrecht Deutschlands und Österreichs. Dabei ist auch wieder eine bis ins kleinste gehende Vergleichung des zur Verfügung stehenden Raumes wegen nicht möglich. Für den Zweck dieser Arbeit kommt es nicht auf eine solche Vergleichung der Einzelheiten an, sondern auf die der hauptsächlichsten Grundzüge der Versicherung beider Staaten. Soweit Deutschland in Vetracht kommt, können sie im wesentlichen als bekannt vorausgesetzt werden.

Weichen sie erheblich voneinander ab? In welchen Punkten wäre ihre Annäherung zu erstreben? Wie ließen sich die Widerstände besieitigen, die ebentuell einer solchen Annäherung im Wege stehen? Das sind die Fragen, die sich zunächst aufdrängen.

Für das Berficherungsrecht kommen in Betracht:

die Krankenversicherung,

die Unfallversicherung,

die Invaliden=, Alters= und Hinterbliebenenversicherung,

die Angestelltenversicherung.

In dieser Reihenfolge hat sich die Gesetzebung beider Staaten mit der Bersicherung der unselbständigen Arbeitermassen besaßt, wobei zu beachten ist, daß der zu dritt erwähnte Bersicherungszweig in Österreich zu einer gesetzlichen Regelung noch nicht gekommen ist. Es liegt eigentlich nahe, in dieser gleichen Reihenfolge auch eine Bergleischung des Standes der Gesetzebung vorzunehmen. Dann würde sich jedoch zunächst die Erörterung relativ geringfügiger Abweichungen notwendig machen, und es müßte die Darstellung der wesentlichsten und wichtigsten Unterschiede und Lücken an den Schluß gerückt werden. Deshalb ist von der chronologischen Reihenfolge abgewichen und das Wesentlichste vorweg behandelt.

Allgemeine Übersicht.

Ein ganz allgemeiner Überblick über die Gesetzgebung beider Staaten ergibt, daß, wie schon eben erwähnt, in Österreich wohl eine Kranten= und Unfallversicherung, doch keine Invaliden= und Hinterbliesbenenversicherung besteht, abgesehen von einer solchen für die unter das Brüderladen (Knappschaftskassen) =Geset vom 28. Juli 1889,

17. September 1892 fallenden Bergarbeiter. Wir können die Invaliden= und Hinterbliebenenversicherung der kaum 200 000 Personen ählenden bergarbeitenden Bevölkerung, die eine Fürsorge nur recht dürftiger Art bietet, für die weitere Darstellung außer Betracht lassen. Mur des Umstandes wegen sei der Leistungen der knappschaftlichen Invaliden= und Hinterbliebenenversicherung gedacht, weil sie bei der späteren Erörterung der Unfallversicherung noch eine Rolle spielen. Die Brüderlade (Provisionskasse) ist verpflichtet, einem infolge Rrankheit, Alters oder Betriebsunfalls dauernd erwerbsunfähig gewordenen Mitgliede eine Rente (Provision) zu gewähren, die für männliche Urbeiter mindestens 200 K, für weibliche mindestens 100 K jährlich zu betragen hat. Eine Erhöhung der Leistung hängt zumeist von der Dauer der Mitgliedschaft ab. Für sogenannte Minderberechtigte geben die Renten unter diesen Satz hinab. Der hinterbliebenen Witwe eines Mitgliedes oder Provisionisten ist eine Rente im Mindestbetrage eines Drittels der dem Berstorbenen zustehenden Rente, dem baterlosen Kinde eines Sechstels, dem vater- und mutterlosen Kinde auch eines Drittels zu gewähren. Die Renten dürfen drei Biertel der dem Berftorbenen selbst zustehenden Rente nicht übersteigen.

Die Beiträge werden je zur Hälfte von den Mitgliedern und den Alrbeitgebern getragen, im Gegensatze zur Krankenversicherung, wo sich das Berhältnis auf $^{2}/_{3}$: $^{1}/_{3}$ und zur Unfallversicherung, wo es sich auf $^{1}/_{10}$: $^{9}/_{10}$ stellt.

Die erhöhten Beiträge der Mitglieder sind mit der Fürsorge für ihre Hinterbliebenen begründet.

Die österreichischen Versuche zur Schaffung einer Invaliden- und Altersversicherung.

Der erstmalig durch das Krankenversicherungsgesetz vom 30. März 1888 und das Unfallversicherungsgesetz vom 28. Dezember 1887 besichrittene Weg der Arbeiterversicherung hat, wie überall, recht bald Wünsche nach ihrem inneren und äußeren Ausbau auftauchen lassen, die sich — man kann sast jagen von Jahr zu Jahr — vertieften und erweiterten. Aus den die neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts beherrschenden Bestrebungen nach einer Resorm der Unfalls und Kranskenversicherung haben sich, nicht zum wenigsten unter dem Einstluß der Schaffung der deutschen Alterss und Invalidenversicherung, die

272 R. Wijsell.

Wünsche nach Ergänzung der Unfalls und Krankenbersicherung burch eine Alters und Invalidenversicherung entwickelt. Die war zusnächt nur als eine Versicherung der gesamten Arbeiterschaft gedacht. Aber die geweckten Wünsche machten hierbei nicht Halt und erstreckten sich auch auf die Ersassung der in ähnlicher Lage, wie die Arbeiter, befindlichen kleinen selbständig Erwerbstätigen.

Das erste Ergebnis dieser Bestrebungen, sie gewissermaßen abschließend zusammenfassend, war die Beröffentlichung eines "Prosgramms für die Resorm und den Ausbau der Arbeiterversorgung", bas die österreichische Regierung im Dezember 1904 in Form eines paragraphierten Gesetzentwurses der Öffentlichkeit unterbreitete. Die Bersicherung der kleinen Selbständigen war hierin nuch nicht vorgessehen. Die Invaliden = und Altersversicher ung war unter übernahme der Hauptgrundsätze der deutschen Invalidenversicherung vornehmlich für die industriellen und gewerblichen, und einen Teil der landwirtschaftlichen Arbeiterschaft gedacht. Die Unfallversie cher ung sollte sich nur erstrecken auf bestimmte Beruse mit erhebslicher Unfallgefahr.

In diesem "Programm" war nun der Kern gegeben, um den sich die verschiedensten Wünsche sofort kristallisieren konnten. Sie haben ihren hauptsächlichsten Niederschlag in den Beratungen des zur Prüssung und Begutachtung ersuchten ständigen Arbeiterbeirats und des von diesem eingesetzen Arbeiterversicherungsausschusses gesunden. Diese Beratungen zogen sich vom Februar 1905 bis zum Dezember 1907 hin. Die Protokolle und ihr Ergebnis sind in einem dicken Bande: "Bershandlungen des ständigen Arbeiterbeirats über das Programm für die Resorm und den Ausbau der Arbeiterversicherung, Wien 1908", niedersgelegt.

Schon in der ersten Situng des Arbeiterbeirats am 27. Februar 1905 wurde der Verwunderung Ausdruck gegeben, "daß bezüglich der Kleinbauern und Kleinhändler gar nichts getan worden ist. Ein bischen freiwillige Versicherung 1, die sich weder bei uns, noch in Deutschland bewährt hat, ist alles, was der Entwurf vorsieht." Das Bedürfnis

¹ Die freiwillige Versicherung war folgenden Personen, wenn sie das 35 ste Lebensjahr überschrikten hatten und ihr Jahreseinkommen 3600 K nicht überstieg, zugedacht:

^{1.} felbständig erwerbenden Personen, welche in der Regel keinen oder nicht mehr als zwei Lohnarbeiter beschäftigen.

bei den kleinen Leuten, namentlich hinsichtlich der Invalidenversischerung sei groß. a.a.D. S. 6.

Noch lebhafter sind dann in der Tagung des Arbeiterbeirats im Dezember 1907 die Wünsche auf obligatorische Versicherung der Kleinsgewerbetreibenden und Kleinlandwirte zum Ausdruck gebracht (a. a. D. S. 143), und es hat dann der Beirat seine Auffassung in folgendem Beschluß niedergelegt:

"Es ist wünschenswert, daß, ohne daß dadurch das Zustandeskommen der Arbeiterversicherung aufgehalten werde, auch für die Aleingewerbetreibenden und die kleinen Landwirte eine Alterssund Invalidenversicherungsorganisation geschaffen werde. Es empsiehlt sich dafür ein auf dem Grundsatz staatlich, länderweise und kommunal unterstützter Selbstfürsorge beruhendes Shstem. Die Einbeziehung der Versicherten in dieses Shstem kann obligatorisch gemacht werden." Seite 159 a.a. D.

Das sich immer lebhafter geltend machende Berlangen nach Ausbehnung der geplanten Invalidens und Altersversicherung auf die den Arbeitern wirtschaftlich nahestehenden Kleinhandwerker usw. hatte den Erfolg, daß der am 3. November 1908 dem österreichischen Abgeordsnetenhaus vorgelegte Gesehentwurf betreffend die Sozialversicherung (1160 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Abgeordenetenhauses, XVIII Sess. 1908) auch die Alters versicherung, nicht die Invalidenversicherung, der oben erwähnten Schichten der Selbsständigen vorsah. In der Begründung wurde darauf hingewiesen, daß man den Arbeitgebern die stärkere Belastung zugunsten der Bersicherung ihrer Lohnarbeiter, ohne sich dem berechtigten Borwurf einer einseistigen Klassengesetzgebung auszusetzen, nur zumuten könne, wenn sie zugleich dieser Bersicherung, deren sie ebenso bedürften wie jene, untersworsen würden.

Der Entwurf sah die Alters= und Invalidenversicherung der Un= selbständigen nach dem Muster und Erfahrungen der deutschen Inva= lidenversicherungsgesetzgebung vor. Der Begriff der Invalidität war fast wörtlich dem deutschen Gesetz nachgebildet.

^{2.} Personen, welche in eigenen Arbeitsstätten für einen oder mehrere Unternehmer arbeiten, ferner solche Bersonen, welche ohne Eingehung eines bestimmten Arsbeitsverhältnisses ihre Arbeitskraft an verschiedene Personen vermieten.

^{3.} Kleingewerbetreibenden, welche industrielle Erzeugnisse ausschließlich oder haupts jächlich für Rechnung anderer Unternehmer herstellen oder bearbeiten.

Schriften 155. II.

276 R. Wiffell.

Es bleibe das deutsche Shstem, das für die Bersicherung der Lohnsarbeiter, bei der die Fürsorge für Indalide im Bordergrund stehe, der Altersrente aber nur eine nebensächliche Rolle zusalle, das zweckmäsßigste sei.

Die Begründung kam aus hier kurz zusammengefaßten Erwägunsen zu dem Ergebnis, daß eine Invalidenversicherung der Selbständigen nach dem Muster einer solchen für die Unselbständigen Kosten erforsdern werde, deren Aufbringung der Bolkswirtschaft schwer möglich erscheine. Für eine Zwangsversicherung käme nach der Berufszähslung von 1900 in Betracht:

Selbständig Berufstätige	Unselbständig Berufs= tätige: (ausschließlich Angestellte und mit= helsende Familienmit= glieder)	Mithelfende Familien- mitglieder (ausschließ- lich der verheirateten Frauen)	Zufammen:
$2\ 520\ 000$	5 099 000	1 718 000	9 337 000

Von den 1718 000 mithelfenden Familienmitgliedern seien 500 000 als in einem eigentlichen Dienst- oder Lohnberhältnis stehend zu schätzen. Werde die Bersicherung auf den Kreis der unselbständig Erwerbenden beschränkt, würden die mithelsenden, nicht in einem tatsächlichen Arbeits- und Dienstverhältnis Stehenden, nicht in die Bersicherung einbezogen werden können, weil sie nach der Berufsstatistik der Mehrzahl nach später als selbständig Erwerbende in Betracht kämen, damit aus der Bersicherung ausscheiden und Ansprüche nicht erwerben würden. Diejenigen unter ihnen, die sich später einer Lohnarbeit widmeten, würden dann der Bersicherung unterliegen. Die Zahl der für die Invalidenversicherung in Betracht kommenden Personen würde sich also wie solgt stellen:

a)	pe.	i Belchrantung der Berlicherungspflicht auf die	e unjetv=
	ft i	ändig Erwerbenden aller Berufe.	
	1.	Arbeiter, Taglöhner, Dienstboten	5099000
	2.	in einem Arbeitsberhältnis stehende mithelfende	
		Familienmitglieder (schätzungsweise)	500000

5 599 000

zusammen

bei den kleinen Leuten, namentlich hinsichtlich der Invalidenversischerung sei groß. a.a.D. S. 6.

Noch lebhafter sind dann in der Tagung des Arbeiterbeirats im Dezember 1907 die Wünsche auf obligatorische Versicherung der Aleinsgewerbetreibenden und Kleinlandwirte zum Ausdruck gebracht (a. a. D. S. 143), und es hat dann der Beirat seine Auffassung in folgendem Beschluß niedergelegt:

"Es ist wünschenswert, daß, ohne daß dadurch das Zustandes kommen der Arbeiterversicherung aufgehalten werde, auch für die Aleingewerbetreibenden und die kleinen Landwirte eine Alterss und Invalidenversicherungsorganisation geschaffen werde. Es empfiehlt sich dafür ein auf dem Grundsatz staatlich, länderweise und kommusnal unterstützter Selbstfürsorge beruhendes System. Die Einbeziehung der Versicherten in dieses System kann obligatorisch gemacht werden." Seite 159 a.a. D.

Das sich immer lebhafter geltend machende Berlangen nach Ausbehnung der geplanten Invalidens und Altersversicherung auf die den Arbeitern wirtschaftlich nahestehenden Kleinhandwerker usw. hatte den Erfolg, daß der am 3. November 1908 dem österreichischen Abgeordsnetenhaus vorgelegte Gesehentwurf betreffend die Sozialversicherung (1160 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Abgeordsnetenhouses, XVIII Sess. 1908) auch die Alters bersicherung, nicht die Invalidenversicherung, der oben erwähnten Schichten der Selbsständigen vorsah. In der Begründung wurde darauf hingewiesen, daß man den Arbeitgebern die stärkere Belastung zugunsten der Versicherung ihrer Lohnarbeiter, ohne sich dem berechtigten Vorwurf einer einseistigen Klassengeschgebung auszusehen, nur zumuten könne, wenn sie zugleich dieser Versicherung, deren sie ebenso bedürsten wie jene, untersworfen würden.

Der Entwurf sah die Alters= und Invalidenversicherung der Unsselbständigen nach dem Muster und Erfahrungen der deutschen Invalidenversicherungsgesetzgebung vor. Der Begriff der Invalidität war fast wörtlich dem deutschen Gesetz nachgebildet.

^{2.} Personen, welche in eigenen Arbeitsstätten für einen ober mehrere Unternehmer arbeiten, ferner solche Personen, welche ohne Eingehung eines bestimmten Arsbeitsverhältnisse ihre Arbeitskraft an verschiedene Bersonen vermieten.

^{3.} Aleingewerbetreibenden, welche industrielle Erzeugnisse ausschließlich oder haupts fächlich für Rechnung anderer Unternehmer herstellen oder bearbeiten.

Schriften 155. II.

276 R. Wiffell.

Es bleibe das deutsche Shstem, das für die Bersicherung der Lohnsarbeiter, bei der die Fürsorge für Invalide im Bordergrund stehe, der Altersrente aber nur eine nebensächliche Rolle zusalle, das zweckmäskigste sei.

Die Begründung kam aus hier kurz zusammengefaßten Erwägunsen zu dem Ergebnis, daß eine Invalidenversicherung der Selbständigen nach dem Muster einer solchen für die Unselbständigen Kosten erforedern werde, deren Aufbringung der Bolkswirtschaft schwer möglich erscheine. Für eine Zwangsversicherung käme nach der Berufszähslung von 1900 in Betracht:

Selbständig Berufstätige	Unjelbständig Berufs= tätige: (ausschließlich Ungestellte und mit= helsende Familienmit= glieder)	Mithelfende Familien= mitglieder (ausschließ- lich der verheirateten Frauen)	Zuja mmen :
2 520 000	5 099 000	1 718 000	9 337 000

Von den 1718 000 mithelfenden Familienmitgliedern seien 500 000 als in einem eigentlichen Dienst- oder Lohnverhältnis stehend zu schätzen. Werde die Versicherung auf den Kreis der unselbständig Erwerbenden beschränkt, würden die mithelfenden, nicht in einem tatsächlichen Arbeits- und Dienstverhältnis Stehenden, nicht in die Versicherung einbezogen werden können, weil sie nach der Verufsstatistik der Wehrzahl nach später als selbständig Erwerbende in Vetracht kämen, damit aus der Versicherung ausscheiden und Ansprüche nicht erwerben würden. Diezenigen unter ihnen, die sich später einer Lohnarbeit widmeten, würden dann der Versicherung unterliegen. Die Zahl der für die Invalidenversicherung in Vetracht kommenden Personen würde sich also wie folgt stellen:

a) bei Beschränkung der Versicherungspflicht auf bi ftändig Erwerbenden aller Berufe.	ie unfelb=
1. Arbeiter, Taglöhner, Dienstboten	5 099 000
Familienmitglieder (schätzungsweise)	500 000
zusammen	5 599 000
oder mit Rücksicht auf die seit 1900 eingetretene Bevöl-	
kerungsvermehrung rund	6 000 000

Personen.

b)	bei	Ausdehnung	der	Berficherun	gspflicht	auf	die
	Uni	ternehmer klei	ngen	verbl i cher un	d kleinbä	uerli	cher
	Bet	riebe.					

	211sammen	9 337 000
3.	Mithelfende Familienmitglieder	1 718 000
2.	Arbeiter, Taglöhner und Dienstboten	5099000
1.	Selbständig Berufstätige	2520000

Nun würden sich aber die Kosten der Bersicherung bei Einbeziehung der Selbständigen nicht um $^2/_3$ erhöhen, denn sie seien ja wesentlich abhängig vom Altersausbau der zu versichernden Bersonen und der sei bei den Selbständigen naturgemäß viel ungünstiger. Damit sei aber eine viel größere Invaliditätägefahr in dieser Klasse gegeben. An der Hand von Tabellen wurde nachgewiesen, daß infolge des späteren Überganges zu einem selbständigen Beruse die jüngeren Altersklassen bei den Selbständigen viel schwächer, die höheren viel stärker als bei den Unselbständigen besetzt sind. Die Zahl der jährlichen Invaliditätze und Altersrentensälle wurde für 10000 Personen ansgenommen aus:

In der Altersgruppe Fahre	bei ben Selb= ständigen	bei den Unfelb= ständigen	bei den mithelfenden Familien= mitgliedern	Spalte 2 und 4 zu= fammen	Spalte 2, 3 und 4 zu= sammen	
1	2	3	4	5	6	
16-20	feine Invaliditätsfälle wegen Wartezeit					
21 - 29	0,6	1,6	1,5	1,0	1,3	
3039	5,6	3,8	1,8	4,1	3,9	
40-49	20,0	9,4	2,5	12,9	11,0	
5059	63,6	25,9	9,1	41,4	32,9	
60-64	55,7	21,6	9,7	36,9	28,6	
65	110,3	42,8	19,2	73,2	56,6	
Zusammen	. 255,8	105,1	43,8	169,3	134,3	

Die Kosten einer Invalidenversicherung nach fünfjähriger Wartezeit wurden darnach für eine durchschnittliche Invalidenrente von 200 K berechnet bei Beschränkung der Versicherung. 280 R. Wiffen.

Borlagen erweitert. Die ohne Barlohn mithelsenden Familienmitsglieder sollten gegen Invalidität und Alter versichert werden, die Altersversicherung der Selbständigen — mit Ausschluß derzenigen, die zur Ausübung des Berufs den Nachweis vollständiger Hochschulbildung zu erbringen hatten — nur von dem Einkommen bis zu 2400 Kabhängig sein.

Unter zwei Boraussetzungen sollten auch Selbständige Invalidensrente erhalten: wenn die Invalidität Folge eines Betriebsunfalles war — in diesem Falle war auch von der Erfüllung der sonst vorgesehenen Wartezeit abgesehen, auch bei den Unselbständigen — und wenn sie in den letzten drei Jahren, von der Geltendmachung des Anspruches an zurückgerechnet, mindestens 40 Wochenbeiträge auf Grund unselbständiger Erwerbstätigkeit geleistet hatten. Die Wartezeit für die Altersrente selbständig Erwerbstätiger war von 200 auf 500 Beistragswochen verlängert. Für Personen, die im Alter von mehr als 45 Jahre in die Versicherung eintreten, sollte eine Kürzung der Verssicherungsleistungen erfolgen.

Auch diese Borlage ist nicht verabschiedet worden. Der Widerstände waren zuviele. Ja, nach monatelanger Einzelberatung der ganzen Borlage sind in den letten Jahren die prinzipiellen Gegnerschaften so stark geworden, daß es als ausgeschlossen erscheinen muß, die Re= gierungsvorlage überhaupt durchzubringen. Abgesehen von der lebhaften Bekämpfung des vorgeschlagenen recht teuern Verwaltungs= apparats, richteten sich diese Widerstände zumeist gegen die Art der vorgeschlagenen Selbständigenversicherung, obwohl von fast allen Seiten anerkannt wurde, daß die Notwendigkeit der Fürsorge für die den Arbeitern in wirtschaftlicher Beziehung völlig gleichstehenden Schichten eine dringende sei. Nur die Ruthenen lehnten diese Fürsorge ab. Die Arbeiterschaft wollte die Altersversorgung der Selbständigen aus ihrem organisatorischen und finanziellen Zusammenhang mit der Arbeiter= versicherung gelöst haben. Sie sträubte sich nicht, die Bersicherung aller Unselbständigen in einem Risikokreis anzuerkennen, trot der durch die Einbeziehung der land= und forstwirtschaftlichen Arbeiter bedingten Erhöhung der Beiträge um 20 %. Ihr Hauptbedenken richtete sich gegen die durch die so hohe Besetzung der höheren Alters= klassen bei den Selbständigen erfolgte Belastung der Versicherung, die nach Meinung der Arbeitervertreter auch nicht durch den Fortfall der Invalidenversicherung für diese Schichten ausgeglichen werde. Die b) bei Ausdehnung der Versicherungspflicht auf die Unternehmer kleingewerblicher und kleinbäuerlicher Betriebe.

1.	Selbständig Berufstätige	2520000
2.	Arbeiter, Taglöhner und Dienstboten	5 099 000
3.	Mithelfende Familienmitglieder	1718000
	zusammen .	9 337 000

Nun würden sich aber die Kosten der Bersicherung bei Einbeziehung der Selbständigen nicht um $^2/_3$ erhöhen, denn sie seien ja wesentlich abhängig vom Altersansbau der zu versichernden Personen und der sei bei den Selbständigen naturgemäß viel ungünstiger. Dasmit sei aber eine viel größere Invaliditätsgefahr in dieser Klasse gezgeben. An der Hand von Tabellen wurde nachgewiesen, daß infolge des späteren Überganges zu einem selbständigen Beruse die jüngeren Altersklassen bei den Selbständigen viel schwächer, die höheren viel stärker als bei den Unselbständigen besetzt sind. Die Zahl der jährlichen Invaliditätse und Altersrentensälle wurde für 10 000 Personen ansgenommen auf:

In der Altersgruppe Jahre	bei den bei den Selb= Unfelb= ständigen ständigen		bei den mithelfenden Familien= mitgliedern	Spalte 2 und 4 zu= fammen	Spalte 2, 3 und 4 zu= fammen				
1	2	3	4	5	6				
16-20	feine Invaliditätsfälle wegen Wartezeit								
21-29	0,6	1,6	1,5	1,0	1,3				
30-39	5,6	3,8	1,8	4,1	3,9				
40-49	20,0	9,4	2,5	12,9	11,0				
50 - 59	63,6	25,9	9,1	41,4	32,9				
60-64	55,7	21,6	9,7	36,9	28,6				
65	110,3	42,8	19,2	73,2	56,6				
Zusammen	255,8	105,1	43,8	169,3	134,3				

Die Kosten einer Invalidenversicherung nach fünfjähriger Warteseit wurden darnach für eine durchschnittliche Invalidenrente von 200 K berechnet bei Beschränkung der Versicherung.

280 R. Wiffen.

Borlagen erweitert. Die ohne Barlohn mithelfenden Familienmits glieder sollten gegen Indalidität und Alter versichert werden, die Altersbersicherung der Selbständigen -- mit Ausschluß derjenigen, die zur Ausübung des Berufs den Nachweis vollständiger Hochschuls bildung zu erbringen hatten — nur von dem Einkommen bis zu 2400 Kabhängig sein.

Unter zwei Boraussetzungen sollten auch Selbständige Invalidensrente erhalten: wenn die Invalidität Folge eines Betriebsunfalles war — in diesem Falle war auch von der Erfüllung der sonst vorgesehenen Wartezeit abgesehen, auch bei den Unselbständigen — und wenn sie in den letzten drei Jahren, von der Geltendmachung des Anspruches an zurückgerechnet, mindestens 40 Wochenbeiträge auf Grund unselbständiger Erwerbstätigkeit geleistet hatten. Die Wartezeit für die Altersrente selbständig Erwerbstätiger war von 200 auf 500 Beistragswochen verlängert. Für Personen, die im Alter von mehr als 45 Jahre in die Versicherung eintreten, sollte eine Kürzung der Verssicherungsleistungen erfolgen.

Auch diese Borlage ist nicht verabschiedet worden. Der Widerstände waren zuviele. Ja, nach monatelanger Einzelberatung der ganzen Vorlage sind in den letten Jahren die prinzipiellen Gegnerschaften so stark geworden, daß es als ausgeschlossen erscheinen muß, die Re= gierungsvorlage überhaupt durchzubringen. Abgesehen von der lebhaften Bekämpfung des vorgeschlagenen recht teuern Verwaltungs= apparats, richteten sich diese Widerstände zumeist gegen die Art der vorgeschlagenen Selbständigenversicherung, obwohl von fast allen Seiten anerkannt wurde, daß die Notwendigkeit der Fürsorge für die den Arbeitern in wirtschaftlicher Beziehung völlig gleichstehenden Schichten eine dringende sei. Nur die Authenen lehnten diese Fürsorge ab. Die Arbeiterschaft wollte die Altersversorgung der Selbständigen aus ihrem organisatorischen und finanziellen Zusammenhang mit der Arbeiter= versicherung gelöst haben. Sie sträubte sich nicht, die Bersicherung aller Unselbständigen in einem Risikokreis anzuerkennen, trot der durch die Einbeziehung der land- und forstwirtschaftlichen Arbeiter bedingten Erhöhung der Beiträge um 20 %. Ihr hauptbedenken rich= tete sich gegen die durch die so hohe Besetzung der höheren Alters= Klassen bei den Selbständigen erfolgte Belastung der Versicherung, die nach Meinung der Arbeitervertreter auch nicht durch den Fortfall der Invalidenversicherung für diese Schichten ausgeglichen werde. Die

Polen wollten mit dem Bersicherungsplan der Regierung überhaupt brechen und erstrebten neben einer Selbstversicherung eine Fürsorge nach dem englischen Shstem, weiter auch besondere Ausnahmebestimsmungen für Galizien und die Bukowina. Bon anderer Seite wieder wurde grundsätliche Territorialisierung der Invalidens und Altersberssicherung gesordert und von noch anderer Seite liesen Anträge zur Schaffung eines Sparzwangsshstems ein und solche, die einer Durchsführung des belgischen Shstems nahekamen.

Bon den Einwänden, die sich gegen die gleichzeitige Einführung ber Selbständigenversicherung für das ganze Reichsgebiet richten, berbienen jene der Erwähnung, die davon ausgingen, daß in den öftlichen Teilen Österreichs — Galizien und Bukowina — für die zwangsweise burchgeführte Selbständigenverficherung die notwendigen kulturellen und wirtschaftlichen Voraussekungen fehlen. Gin gangbarer Beg, auf dem in diesen Gegenden die Beiträge für die Zwangsversicherung der Selbständigen einzutreiben waren, scheint mir in der Tat auch nicht ge= zeigt zu sein. Man wendet — wie ich meine mit Recht — ein, daß man doch nicht den staatlichen Erekutivapparat mit allen seinen Be= drückungen in Bewegung feten konne, für Leistungen, die der Forderung gang perfönlicher Intereffen der Berpflichteten dienen. In Galizien hat sich nach fünfundzwanzigjährigem Bestehen noch nicht die Rrankenversicherung durchführen lassen. Ein großer Brozentsat der bersicherungspflichtigen Personen, zirka 25 %, werden nicht gemeldet. Ein Biertel der Beiträge für die gemeldeten Personen muffen als nicht einzubringen, gestrichen werden?. Es wäre sicher eine merkwürdige soziale Fürsorge, wenn man sich an den Besit der Selbständigen, der Brundlage feiner Existenz halten wollte, um ihn für den Fall der Bollendung des 65. Lebensjahres eine minimale Rente zu sichern.

Es ist der Vorschlag gemacht worden, die Beitragseinhebung mit der Steuerentrichtung zu verbinden, ein Weg, auf dem sich eine der hauptsächlichsten Bedenken gegen den teuern, mit den Beiträgen in keinem Verhältnis stehenden, Verwaltungsapparat beheben ließe. Aber dieser Vorschlag hat bisher den lebhastesten Widerspruch der Finanze verwaltung gefunden.

So steht man nach zehnjähriger Erörterung des Planes der Schaffung einer Alters- und Invalidenversicherung geradezu vor einem

² Siehe Mathias Clberich: Probleme ber Sozialversicherung in Öfterreichische Zeitschrift für öffentliche und private Bersicherung, Wien 1912, Seite 215.

284 R. Wiffell.

träge geleistet. Bei durchschnittlich 15 882 360 Versicherten entfallen also auf einen Bersicherten 45,2 Beiträge im Jahr. Bei der gleichen Gessamtzahl der Wochenbeiträge entfallen auf jede der umgetauschten 11 978 904 Quittungskarten, also auch auf die der Selbstversicherten, 60 Beiträge. Da 42 361 Karten von Selbstversicherten umgetauscht

sind, ergeben sich $\frac{42\,361\times60}{45.2}=56\,231$ Selbstversicherte. Genau ift

natürlich diese Rechnung nicht. Entfallen auf einen Selbstversicherten weniger als 45,2 Beiträge im Jahr, wie es nach allgemeiner Ersahrung wahrscheinlich, erhöht sich die Zahl. Auch die Berechnung der auf die einzelne Quittungskarte entfalsenden Beiträge ist nicht ganz genau, da einmal in den umgetauschten Karten Marken aus früheren Jahren enthalten sind und zum anderen von den im einzelnen Jahre gelösten Marken viele in Karten Berwendung finden, die erst in späteren Jahren umgetauscht werden. Im Durchschnitt der der Berechnung zugrunde liegenden fünf Jahre dürsten sich diese Fehler jedoch ausgleichen.

Aus der absoluten Zahl der Selbstversicherten ergibt sich für die Reigung, sich freiwillig zu versichern, noch nicht viel, wenn auch schon die Zahlen der Spalten 5 und 6 der obigen Tabelle von Jahr zu Jahr eine geringer werdende Neigung zeigen. Wie viele vom Hundert der zur Selbstversicherung Berechtigten von diesem Recht Gebrauch machen, ist schwer zu berechnen. Man kommt der Frage auf solgendem Wege näher. Nach der Berufs= und Gelverbezählung 1907 wurden in Landwirtschaft, Industrie und Handel 5 490 288 Selbständige gezählt. Von allen Erwerbstätigen standen 36,17 vom Hundert im Alter von 16 bis 40 Jahren - nur in diesen Jahren ist der Eintritt in die Selbstversicherung möglich -. Bei den Selbständigen wird der Prozentsat nicht viel anders sein. Dann standen 1985837, rund 2000000, in diesem Alter. Wie viele von ihnen früher als Unselbständige der Versicherung unterstanden und damit das von der Selbstversicherung ge= sebestechnisch verschiedene Recht zur Weiterversicherung besitzen, steht nicht fest, ift auch in keiner Beise zu ermitteln. Ein Teil genügt auch den sonstigen Voraussetzungen zur Selbstversicherung — Beschäftigung von nicht mehr denn zwei versicherungspflichtigen Lohnarbeitern — nicht. Andererseits aber auch steht nicht versicherungspflichtigen Betriebs= beamten, Werkmeistern, Technikern, Sandlungsgehilfen, Lehrern usw. mit einem Einkommen bis zu 3000 Mk. das Recht zu, sich selbst zu versichern. Unter Berücksichtigung der gesamten Verhältnisse wird man

Polen wollten mit dem Versicherungsplan der Regierung überhaupt brechen und erstrebten neben einer Selbstversicherung eine Fürsorge nach dem englischen Shstem, weiter auch besondere Ausnahmebestimmungen für Galizien und die Bukowina. Bon anderer Seite wieder wurde grundsätzliche Territorialisierung der Invaliden und Altersverssicherung gesordert und von noch anderer Seite liesen Anträge zur Schaffung eines Sparzwangsshstems ein und solche, die einer Durchsführung des belgischen Shstems nahekamen.

Bon den Einwänden, die sich gegen die gleichzeitige Einführung der Selbständigenversicherung für das ganze Reichsgebiet richten, ver= dienen jene der Erwähnung, die davon ausgingen, daß in den öftlichen Teilen Österreichs — Galizien und Bukowina — für die zwangsweise durchgeführte Selbständigenversicherung die notwendigen kulturellen und wirtschaftlichen Boraussetzungen fehlen. Gin gangbarer Beg, auf dem in diesen Gegenden die Beiträge für die Zwangsversicherung der Selbständigen einzutreiben wären, scheint mir in der Tat auch nicht ge= zeigt zu fein. Man wendet — wie ich meine mit Recht — ein, daß man doch nicht den staatlichen Exekutivapparat mit allen seinen Bedrückungen in Bewegung setzen könne, für Leistungen, die der Förde= rung gang perfonlicher Intereffen der Berpflichteten dienen. In Galizien hat sich nach fünfundzwanzigjährigem Bestehen noch nicht die Krankenbersicherung durchführen lassen. Ein großer Prozentsatz der ber= sicherungspflichtigen Personen, zirka 25 %, werden nicht gemeldet. Ein Biertel der Beiträge für die gemeldeten Personen mussen als nicht einzubringen, gestrichen werden 2. Es wäre sicher eine merkwürdige soziale Fürsorge, wenn man sich an den Besitz der Selbständigen, der Brundlage seiner Eristenz halten wollte, um ihn für den Fall der Boll= endung des 65. Lebensjahres eine minimale Rente zu sichern.

Es ist der Vorschlag gemacht worden, die Beitragseinhebung mit der Steuerentrichtung zu verbinden, ein Weg, auf dem sich eine der hauptsächlichsten Bedenken gegen den teuern, mit den Beiträgen in keinem Verhältnis stehenden, Verwaltungsapparat beheben ließe. Aber dieser Vorschlag hat bisher den lebhastesten Widerspruch der Finanz-verwaltung gefunden.

So steht man nach zehnjähriger Erörterung des Planes der Schaffung einer Alters- und Invalidenbersicherung geradezu vor einem

² Siehe Mathias Elbersch: Probleme der Sozialversicherung in Öfterreichische Zeitschrift für öffentliche und private Versicherung, Wien 1912, Seite 215.

284 R. Wiffell.

träge geleistet. Bei durchschnittlich 15 882 360 Versicherten entsallen also auf einen Versicherten 45,2 Beiträge im Jahr. Bei der gleichen Gessamtzahl der Wochenbeiträge entsallen auf jede der umgetauschten 11 978 904 Quittungskarten, also auch auf die der Selbstversicherten, 60 Beiträge. Da 42 361 Karten von Selbstversicherten umgetauscht

find, ergeben sich $\frac{42\,361 imes60}{45.2}=\,$ 56 231 Selbstversicherte. Genau ift

natürlich diese Rechnung nicht. Entfallen auf einen Selbstversicherten weniger als 45,2 Beiträge im Jahr, wie es nach allgemeiner Ersahrung wahrscheinlich, erhöht sich die Zahl. Auch die Berechnung der auf die einzelne Quittungskarte entfallenden Beiträge ist nicht ganz genau, da einmal in den umgetauschten Karten Marken aus früheren Jahren enthalten sind und zum anderen von den im einzelnen Jahre gelösten Marken viele in Karten Berwendung finden, die erst in späteren Jahren umgetauscht werden. Im Durchschnitt der der Berechnung zugrunde liegenden fünf Jahre dürften sich diese Fehler jedoch ausgleichen.

Aus der absoluten Zahl der Selbstversicherten ergibt sich für die Neigung, sich freiwillig zu versichern, noch nicht viel, wenn auch schon die Zahlen der Spalten 5 und 6 der obigen Tabelle von Jahr zu Jahr eine geringer werdende Neigung zeigen. Wie viele vom Hundert der zur Selbstversicherung Berechtigten von diesem Recht Gebrauch machen, ist schwer zu berechnen. Man kommt der Frage auf folgendem Wege näher. Nach der Berufs= und Gelverbezählung 1907 lvurden in Landwirtschaft, Industrie und Handel 5 490 288 Selbständige gezählt. Bon allen Erwerbstätigen standen 36,17 vom Hundert im Alter von 16 bis 40 Jahren - nur in diesen Jahren ist der Eintritt in die Selbstversicherung möglich --. Bei den Selbständigen wird der Prozentsatz nicht viel anders sein. Dann standen 1985 837, rund 2000 000, in diesem Alter. Wie viele von ihnen früher als Unselbständige der Versicherung unterstanden und damit das von der Selbstversicherung gesetestechnisch verschiedene Recht zur Beiterversicherung besitzen, steht nicht fest, ist auch in keiner Beise zu ermitteln. Ein Teil genügt auch den sonstigen Voraussehungen zur Selbstversicherung -- Beschäftigung von nicht mehr denn zwei versicherungspflichtigen Lohnarbeitern nicht. Andererseits aber auch steht nicht versicherungspflichtigen Betriebs= beamten, Werkmeistern, Technikern, Handlungsgehilfen, Lehrern usw. mit einem Einkommen bis zu 3000 Mk. das Recht zu, sich selbst zu versichern. Unter Berücksichtigung der gesamten Verhältnisse wird man die oben berechnete Zahl der Selbständigen um die Hälfte kurzen muffen, um wenigstens annähernd die Zahl der für die Selbstberficherung in Betracht kommenden Selbständigen zu erhalten. Es bleiben dann 1 000 000. Davon haben sich 56 231 selbst versichert, also etwas über 5,5 %. Bei dieser Berechnung ist auch ganz außer Betracht gelassen, daß von den umgetauschten Quittungskarten sicher viele Tausende auf Berficherte entfallen, die inzwischen das 40. Lebensjahr überschritten haben. Damit mindert sich natürlich der nur auf die 16 bis 40 jährigen berechnete Prozentsat. Es kommt jedoch nicht so genau darauf an, weil sich als gang unzweifelhaft ergibt, daß die freie Entschließung zur freiwilligen Versicherung nur fehr gering entwickelt ist und sie allein auf keinen Fall eine Sicherstellung größerer Massen gewähr= leistet. Daran ändert auch nichts, die einem großen Teil der Selbständigen der oben ausgeschiedenen zweiten Sälfte der Gesamtzahl infolge früherer Zwangsversicherung mögliche, in ihrem Besen von der Selbstversicherung nicht berschiedene, Beiterversicherung. Nach der im praktischen Leben gewonnenen Erfahrung muß ich sagen, daß sie von Selb= ständigen sicher nicht in höherem Maße geübt wird als die Selbstversi= cherung. Die weitaus meisten der zur Beiterversicherung Berechtigten laffen die einmal erworbene Unwartschaft verfallen. Der Staatszuschuß zu jeder Invaliden= oder Altersrente von jährlich 50 Mk. und - seit Inkrafttreten der Reichsbersicherungsordnung — von 50 Mk. zu jeder Witmen= und von 25 Mf. zu jeder Waisenrente bietet offensichtlich keinen Unreiz.

Auch die seit Inkrafttreten der Reichsversicherungsordnung mögsliche Zusatzersicherung hat wenig Anklang gefunden. Im ersten Sahr sind 43 949 und im zweiten Jahr nur 35 309 Zusatzmarken verwendet worden – bei über 16 Mill. Versich erten in diesen Jahren.

Mit der Ermöglichung einer freiwilligen Bersicherung wird also eine Sicherstellung größerer Massen nicht erreicht.

Das Ausgedinge in Österreich.

Eine Bersicherung der landwirtschaftlichen Selbständigen ist vieleleicht — ich will nicht abschließend darüber urteilen — des in Österereich weit verbreiteten sogenannten Ausgedinges wegen nicht einmal so dringlich. So sehr auch die Ablösung desselben gewünscht wird, von allem anderen abgesehen, weil ja das Ausgedinge immer eine Beslaftung der gegenwärtigen Generation zugunsten der vorhergehenden

288 R. Wiffell.

selbständigen Landwirte von Unfällen betroffen werden. Leider ist das aus der offiziellen Statistik nicht zu ersehen, sie behandelt dieses so überaus wichtige Gebiet nicht und läßt es links liegen. Wenn man jedoch die Jahresberichte der landwirtschaftlichen B. G. zur Hand nimmt, offenbaren die dort aufgeführten Ziffern die ganz überrasschende Tatsache, daß die doch als Versicherung der Unselbständigen gedachte Versicherung in so hohem Maße eine Unternehmerversicherung ist, daß in einzelnen Gegenden 85 und mehr Prozent der entschädigten Unfälle auf Unternehmer und ihre Familienangehörigen entsallen.

Die Bersicherung der lands und sorstwirtschaftlichen Unternehmer in Deutschland gründet sich auf die Borschrift der §§ 925—1034 R. B. D. Darnach kann die Satzung die Bersicherungspflicht erstrecken auf Untersnehmer, deren Jahresarbeitsverdienst nicht 3000 Mk. übersteigt oder die regelmäßig keine oder höchstens zwei Bersicherungspflichtige gegen Entgelt beschäftigen und es kann die Landesgesetzgebung bestimmen, wieweit und unter welchen Boraussetzungen die Unternehmer einsschließlich der Shegatten versichert sein sollen.

Auf Grund der hiernach erlassenen landesgesetlichen oder satungs= gemäßen Vorschriften ist die 3wangsversicherung der landwirtschaft= lichen Unternehmer bis zu gewissen, meist durch die Ginkommenhöhe bestimmten Grenzen in ganz Deutschland, bis auf Medlenburg-Schwerin und Bremen durchgeführt. Außer dieser 3wangsversicherung, die sich auch auf die Chefrauen erstreckt, ist nach § 927 R. B. D. den nicht zwangsversicherten Betriebsunternehmern die Berechtigung zur freiwil= ligen Bersicherung gegeben, wenn ihr Jahresarbeitsverdienst 3000 Mk. nicht übersteigt, oder wenn sie nicht regelmäßig mehr als zwei Lohn= Rach den Satungen der Berufsgenoffenschaft arbeiter beschäftigen. können sie zur Selbstversicherung auch dann zugelassen werden, wenn sie mehr als 3000 Mt. Jahresarbeitsverdienst besitzen oder (§ 927, Absat 1 R. B. D.) regelmäßig wenigstens drei Versicherungspflichtige gegen Entgelt beschäftigen. Die nachfolgende Übersicht zeigt die Beteiligung der versicherten Unternehmer an den Unfällen. Sie bezieht sich auf jene landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften, die bei den entschädigten Unfällen angeben — nicht alle tun es —, wie viele da= von auf Unternehmer und deren Familienangehörige und wie viele auf die Arbeiter entfallen und bei denen im Laufe eines Jahres mehr wie 1000 Unfälle entschädigt wurden. Sie gibt für die letten fünf Jahre für jede von ihnen an in Zeile a) die Zahl der im Laufe des die oben berechnete Rahl der Selbständigen um die Sälfte kurzen muffen, um wenigstens annähernd die Bahl der für die Selbstversicherung in Betracht kommenden Selbständigen zu erhalten. Es bleiben dann 1 000 000. Davon haben sich 56 231 felbst versichert, also etwas über 5,5 %. Bei dieser Berechnung ist auch ganz außer Betracht gelassen, daß von den umgetauschten Quittungskarten sicher viele Tausende auf Berficherte entfallen, die inzwischen das 40. Lebensjahr überschritten haben. Damit mindert sich natürlich der nur auf die 16 bis 40 jährigen berechnete Prozentsat. Es kommt jedoch nicht so genau darauf an, weil sich als gang unzweifelhaft ergibt, daß die freie Entschließung zur freiwilligen Versicherung nur sehr gering entwickelt ist und sie allein auf keinen Fall eine Sicherstellung größerer Massen gewähr= leiftet. Daran ändert auch nichts, die einem großen Teil der Selbständigen der oben ausgeschiedenen zweiten Sälfte der Gesamtzahl infolge früherer 3mangsberficherung mögliche, in ihrem Befen bon der Selbstversicherung nicht verschiedene, Beiterversicherung. Nach der im braktischen Leben gewonnenen Erfahrung muß ich sagen, daß sie von Selb= ständigen sicher nicht in höherem Mage geübt wird als die Selbstversi= cherung. Die weitaus meisten der zur Beiterversicherung Berechtigten lassen die einmal erworbene Anwartschaft verfallen. Der Staatszuschuß zu jeder Invaliden= oder Altersrente von jährlich 50 Mf. und -- seit Inkrafttreten der Reichsbersicherungsordnung — von 50 MK. zu jeder Witmen- und von 25 Mk. zu jeder Waisenrente bietet offensichtlich keinen Unreig.

Auch die seit Inkrafttreten der Reichsbersicherungsordnung mögliche Zusatzersicherung hat wenig Anklang gefunden. Im ersten Jahr sind 43 949 und im zweiten Jahr nur 35 309 Zusatzmarken verwendet worden — bei über 16 Mill. Versich erten in diesen Jahren.

Mit der Ermöglichung einer freiwilligen Versicherung wird also eine Sicherstellung größerer Massen nicht erreicht.

Das Ausgedinge in Österreich.

Eine Bersicherung der landwirtschaftlichen Selbständigen ist vielleicht — ich will nicht abschließend darüber urteilen — des in Österreich weit verbreiteten sogenannten Ausgedinges wegen nicht einmal
so dringlich. So sehr auch die Ablösung desselben gewünscht wird,
von allem anderen abgesehen, weil ja das Ausgedinge immer eine Belastung der gegenwärtigen Generation zugunsten der vorhergehenden

288 R. Wijfell.

selbständigen Landwirte von Unfällen betroffen werden. Leider ist das aus der offiziellen Statistik nicht zu ersehen, sie behandelt dieses so überaus wichtige Gebiet nicht und läßt es links liegen. Wenn man jedoch die Jahresberichte der landwirtschaftlichen B. G. zur Hand nimmt, offenbaren die dort aufgeführten Zifsern die ganz überrasschende Tatsache, daß die doch als Versicherung der Unselbständigen gedachte Versicherung in so hohem Maße eine Unternehmerversicherung ist, daß in einzelnen Gegenden 85 und mehr Prozent der entschädigten Unfälle auf Unternehmer und ihre Familienangehörigen entfallen.

Die Versicherung der land- und forstwirtschaftlichen Unternehmer in Deutschland gründet sich auf die Vorschrift der §§ 925—1034 R. B. D. Darnach kann die Satzung die Versicherungspflicht erstrecken auf Unternehmer, deren Jahresarbeitsverdienst nicht 3000 Mk. übersteigt oder die regelmäßig keine oder höchstens zwei Versicherungspflichtige gegen Entgelt beschäftigen und es kann die Landesgesetzgebung bestimmen, wieweit und unter welchen Voraussetzungen die Unternehmer einsschließlich der Chegatten versichert sein sollen.

Auf Grund der hiernach erlassenen landesgesetlichen oder satungs= gemäßen Borichriften ist die 3wangsversicherung der landwirtschaft= lichen Unternehmer bis zu gewissen, meist durch die Einkommenhöhe bestimmten Grenzen in ganz Deutschland, bis auf Mecklenburg-Schwerin und Bremen durchgeführt. Außer dieser Zwangsversicherung, die sich auch auf die Chefrauen erstreckt, ist nach § 927 R. B. D. den nicht zwangsbersicherten Betriebsunternehmern die Berechtigung zur freiwil= ligen Versicherung gegeben, wenn ihr Jahresarbeitsverdienst 3000 Mk. nicht übersteigt, oder wenn sie nicht regelmäßig mehr als zwei Lohn= arbeiter beschäftigen. Nach den Satungen der Berufsgenoffenschaft können sie zur Selbstversicherung auch dann zugelassen werden, wenn sie mehr als 3000 Mk. Jahresarbeitsverdienst besitzen oder (§ 927. Ubsat 1 R. V. D.) regelmäßig wenigstens drei Versicherungspflichtige gegen Entgelt beschäftigen. Die nachfolgende Übersicht zeigt die Be= teiligung der versicherten Unternehmer an den Unfällen. Sie bezieht sich auf jene landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften, die bei den entschädigten Unfällen angeben — nicht alle tun es —, wie viele da= von auf Unternehmer und deren Familienangehörige und wie viele auf die Arbeiter entfallen und bei denen im Laufe eines Jahres mehr wie 1000 Unfälle entschädigt wurden. Sie gibt für die letten fünf Sahre für jede von ihnen an in Zeile a) die Zahl der im Laufe des

Jahres entschädigten Unfälle, in Zeile b) die Bahl der hiervon auf Unternehmer und deren Familienangehörige entfallenden Unfälle und in Zeile c) den prozentualen Anteil der Unternehmer, der sich daraus ergibt. Die Angaben unter b) und c) sind, wie nochmals betont wer= ben foll, in der amtlichen Statistik nicht enthalten, fie können nur in den Jahresberichten der Berufsgenossenschaften nachgelesen werden. Die Begrenzung der Zwangsversicherung ist durch Bahlen kenntlich gemacht, die der Bezeichnung der Berufsgenoffenschaft angefügt find, und die in Mark den Höchstbetrag des aus der Land= und Forstwirt= schaft sowie aus den mitversicherten Nebenbetrieben fließenden Rein= einkommens angeben, bis zu dem die 3wangsversicherung der Unternehmer begründet ift. Wo noch eine Bahl in Klammern daneben gefet ist, ist die Zwangsversicherung an die weitere Voraussehung gebunden, daß das gesamte, auch aus anderen Quellen fließende Einkommen den in der Klammer angegebenen Betrag, der gleichfalls Mark bedeutet, nicht übersteigt. Die Bezirke derjenigen Berufsgenoffenschaften, in denen alle Unternehmer zwangsversichert sind, sind durch ein hinter den Namen gesetztes Sternchen (*) gekennzeichnet. Bei der schlesischen Berufsgenoffenschaft ift in der Zeile h) die Zahl der entschädigten Familienangehörigen nicht enthalten.

Laufende Rummer	Bezirk ber Berufsgenoffenschaft nebst Zwangs: versicherungsgrenze		Anzahl der erftmalig entschädbigten Unfälle					
			1909	1910	1911	1912	1913	
1	Oftpreußen 1500 (2000)	$\begin{cases} \mathbf{a} \\ \mathbf{b} \\ \mathbf{c} \end{cases}$	2383 784 32,90	2209 711 32,18	2319 756 32,68	2448 752 37,19	2491 708 28,42	
2	Pojen 1500	$\begin{cases} \mathbf{a}) \\ \mathbf{b}) \\ \mathbf{c}) \end{cases}$	1861 540 29,01	1646 551 33,47	1547 539 3 4 ,84	1781 564 31,57	2026 672 33,16	
3	Schlefien 2000	$\begin{cases} \mathbf{a}) \\ \mathbf{b}) \\ \mathbf{c}) \end{cases}$	4810 2229 46,35	4600 2059 44,76	4354 19 2 3 44,19	4599 1985 43,16	5016 2070 41,06	
4	Weftfalen 3000	$\begin{cases} \mathbf{a}) \\ \mathbf{o}) \\ \mathbf{c}) \end{cases}$	2153 1388 64,46	2020 1315 65,09	1533 1034 67,45	1571 1004 63,90	1506 971 64,48	
5	Oberbayern *	$\begin{cases} \mathbf{a}) \\ \mathbf{b}) \\ \mathbf{c}) \end{cases}$	1884 1160 61,56	1727 1042 60,33	1802 1086 60,27	1868 1160 62,10	1893 1164 61,51	
Schriften 155. II.)		

	1								
Laufende Rummer	Bezirk der Berufsgenoffenfd nebst Zwangs		Anzahl der erstmalig entschädigten Unfälle						
San Nu	persicherungsgre		1909	1910	1911	1912	1913		
6	Niederbayern*	$\begin{cases} \mathbf{a}) \\ \mathbf{b}) \\ \mathbf{c}) \end{cases}$	2319 1592 68,65	2064 1439 69,72	1815 1214 66,89	2169 1470 67,76	2208 1490 67,48		
7	Pfalz *	$\begin{cases}\mathbf{a})\\\mathbf{b})\\\mathbf{c}\end{cases}$	1258 1063 8 4, 50	1191 982 82,45	1303 1085 83,27	1096 872 79,56	1137 960 84,43		
. 8	Oberpfalz und Regensburg *	$\begin{cases} \mathbf{a}) \\ \mathbf{b}) \\ \mathbf{c}) \end{cases}$	1049 784 74,74	970 705 72,68	902 649 71,95	922 666 72,23	902 610 67,57		
9	Oberfranken *	$\begin{cases} \mathbf{a}) \\ \mathbf{b}) \\ \mathbf{c}) \end{cases}$	1040 844 81,16	1044 835 79,98	1121 903 80,55	1227 802 79,95	1148 850 80,40		
10	Mittelfranken *	$\begin{cases} \mathbf{a}) \\ \mathbf{b}) \\ \mathbf{c}) \end{cases}$	1272 1000 78,62	1159 893 77,45	1284 905 76,44	1072 802 74,81	1104 850 76,99		
11	Unterfranken und Afchaffenbu r g *	$\begin{cases} \mathbf{a}) \\ \mathbf{b}) \\ \mathbf{c}) \end{cases}$	1635 1340 81,95	1626 1301 80,01	1498 1165 77,77	1449 1161 80,13	1332 1102 82,67		
12	Schwaben und Reuburg *	$\begin{cases} \mathbf{a}) \\ \mathbf{b}) \\ \mathbf{c}) \end{cases}$	1519 1078 75,97	1371 1017 74,18	1256 949 75,56	1342 1026 76,45	1441 1092 75,78		
13	Nectartreis *	$\begin{cases} \mathbf{a}) \\ \mathbf{b}) \\ \mathbf{c}) \end{cases}$	1444 1207 83,59	1541 1260 81,76	1430 1182 82,65	1518 1251 82,41	1469 1262 85,90		
14	Schwarzwald: treis *	$\begin{cases} \mathbf{a}) \\ \mathbf{b}) \\ \mathbf{c}) \end{cases}$	1153 953 82,65	1028 854 83,06	1100 915 83,18	1117 946 84,69	1146 980 85,90		
15	Jagftfreis *	$\begin{cases} \mathbf{a}) \\ \mathbf{b}) \\ \mathbf{c}) \end{cases}$	1088 848 77,94	1066 847 79,44	997 782 77,33	977 766 78,81	1038 814 78,41		
16	Donautreis *	$\begin{cases} \mathbf{a}) \\ \mathbf{b}) \\ \mathbf{c}) \end{cases}$	1468 1020 69,05	1054 756 71,72	1095 785 71,68	1059 743 70,16	1088 781 71,78		
17	Baden *	$\begin{cases} \mathbf{a} \\ \mathbf{b} \\ \mathbf{c} \end{cases}$	4093 3294 80,47	3859 3126 81,00	3907 3056 75,65	3923 3052 77,79	4118 3240 78,68		
18	Unterelfaß 2000 Brutto= einkommen	$\begin{cases} \mathbf{a}) \\ \mathbf{b}) \\ \mathbf{c}) \end{cases}$	1844 1312 71,14	1633 1194 73,11	1160 998 86,03	1189 1013 86,00			

Naturgemäß kann in den einzelnen Teilen Deutschlands die prozentuale Verteilung der Unfälle auf Unternehmer und Arbeiter ichon deshalb keine gleichmäßige sein, weil die Versicherungspflicht der Unternehmer nicht überall bis zur gleichen Einkommenhöhe geht und vor allem auch von der Größe des landwirtschaftlichen Betriebes abhängt. In Gegenden mit überwiegendem Rlein= und Mittelbesit ist dieser Anteil natürlich relativ groß. So ist bei den süddeutschen Berufs= genoffenschaften der prozentuale Anteil der Unternehmer nicht nur wegen der dort überall bestehenden Ausdehnung der Zwangsversiche= rung auf sämtliche Unternehmer jo groß, jondern vor allem auch wegen des dort überall überwiegenden kleinbesites. Der Hauptsache nach bejorgt dort der Besitzer mit seinen Familienangehörigen den landwirt= schaftlichen Betrieb allein. Deshalb entfällt dort der größere Teil der entschädigten Unfälle und damit auch der Hauptanteil an den gezahlten Entschädigungen auf die Unternehmer selbst. Das eine folgt aus dem andern.

Wir haben es hier also mit einer Versicherung der kleinen landwirtschaftlichen Unternehmer zu tun, wie sie vollständiger kaum sein kann. Zwar nicht mit einer Alters- und Invalidenversicherung, aber doch mit einer solchen, die manche wirtschaftliche Notlage von dem Eigentümer abzuhalten geeignet ist. Noch dazu, ohne allzu drückend zu sein. Auch ohne Versicherung lasten die Vetriebsgefahren auf der Landwirtschaft und müssen von ihr getragen werden. Nur immer von dem Vetroffenen selbst, nicht aber von der sie ja viel weniger wie dieser fühlenden Gesamtheit.

Run besteht in Österreich eine landwirtschaftliche Unfallversicherung nur für Betriebe, bei denen Dampstessel oder durch elementare oder durch Tiere bewegte Triedwerke nicht nur vorübergehend in Answendung kommen. Sie erstreckt sich nicht auf die Unternehmer. Nach dem Borbilde Deutschlands wäre hier ein Weg gegeben, auf dem zusnächst auch für die Unternehmer der Gebiete etwas getan werden könnte, für die sich momentan eine Altersbersicherung, geschweige denn eine Invalidenversicherung nicht durchführen läßt. Eine solche Versicherung ließe sich auch länderweis einsühren, und es könnte den Verhältnissen der einzelnen Gebiete Rechnung getragen werden. Auch den Wünsichen, die dem Staate einen Anteil an den Lasten zuschieben wollen. Hür die ganz kleinen Betriebe könnte er einen Teil oder ganz die Beisträge übernehmen. Damit brauchte keineswegs das Ziel einer Altersse

292 R. Wijjell.

versicherung aus dem Auge gelassen werden. Sie ließe sich dann aber für die Schichten sofort durchführen, für die sie heute schon möglich wäre, vor allem für die Unselbständigen.

Daß eine umfassende sandwirtschaftliche Unfallversicherung der auch in Österreich beklagten Landflucht entgegenwirken würde, braucht nur bemerkt zu werden.

Nach dem bisher Gesagten ergibt sich, daß es recht erhebliche Schwierigkeiten sind, die in Österreich zu überwinden sind, um auf diesem Gebiete eine Annäherung an das deutsche Recht zu erzielen. Nur um eine Annäherung handelt es sich, denn selbst bei der Berwirkslichung des Regierungsentwurfs, soweit er die Invalidens und Alterse versicherung der Selbständigen bezweckt, bliebe die deutsche Hinterbliebenenversicherung noch nicht erreicht. Bietet diese in Deutschland auch nur geringe Leistungen, so sind in ihr doch die Ansätze zu weisterer Entwicklung enthalten. Ob sich diese Ansätze auch in Österreich erreichen lassen, wage ich nicht zu entscheiden.

Die Invaliden- und Altersversicherung in Ungarn.

Ein nicht ganz so ungünstiges Bild, wie wir es in Österreich fanden, bietet Ungarn. Die fast gleiche Versicherung der Bergarbeiter in Bruderladen besteht auch hier. Die Leistungen der Bruderladen sind jedoch so minimal und durch die Organisation der Bruderladen so wenig sicher, daß man sie kaum als Leistungen einer Invalidens versicher ung betrachten kann.

Es besteht weiter eine freiwillige Versicherung gegen Invalidität und Alter, deren Durchführung der vom Staate beaufsichtigten Landes-hilfskasse der landwirtschaftlichen Arbeiter und Dienstboten übertragen wurde. Diese Kasse erhält zum Zweck dieser Versicherung einen Staatszuschuß von 200 000 K. Nach Vollendung des 14. Lebensjahres kann jeder, der in der Landwirtschaft seinen Hauptberuf sindet, auch ein Sclbständiger, der Kasse beitreten. Für die Aufnahme ist eine Gebühr von einer Krone zu entrichten. Der jährliche Beitrag stellt sich auf 10 K und ist in halbjährlichen Raten im voraus zu zahlen. Nach 10 jähriger Mitgliedschaft wird im Falle der vollen Arbeitszunfähigkeit eine jährliche Kente von 60 K gewährt, die mit jedem Jahr weiterer Mitgliedschaft um 6 K bis zum Höchstbetrag von 240 K nach 40 jähriger Mitgliedschaft steigt. Nach Erreichung des 65. Lebensze

jahres wird die Rente ohne Nachweis der Arbeitsunfähigkeit gezahlt. Im Todesfalle erhält die hinterlassene Familie den einmaligen Jahresbetrag der Rente ausbezahlt. Bei Tod innerhalb der 10 jährigen Mitgliedschaft wird die Hälfte der geleisteten Beiträge zurückgewährt. Auch diese Bersicherung kann nur als ein dürftiges Surrogat einer staatlichen Bersicherung angesehen werden. Nach den mir zewordenen Mitteilungen übersteigt die Jahl der Bersicherten nicht 30 000.

Die anderen Zweige der Versicherung.

Die anderen Zweige der Bersicherung in Österreich und Ungarn können sehr kursvrisch behandelt werden. Ihr wesentlichster Untersiched gegenüber der Bersicherung in Deutschland liegt in der lands wirtschaftlichen Unfallversicherung, und diese ist schon oben behandelt worden.

Bährend in Deutschland alle Arbeiter ohne Beschränkung auf irgendwelches Einkommen und Betriebsbeamte mit einem Jahres= arbeitsverdienst bis zu 5000 Mt. in Gelverbe, Landwirtschaft und Seeschiffahrt und Fischerei, in den beiden letterwähnten Berufszweigen auch die Unternehmer kleinerer Betriebe, auf Grund gesetlicher 3wangs= vorschriften der Unfallversicherung unterliegen und die Rleinunter= nehmer und hausgewerbetreibenden durch Satungsvorschrift derselben unterworfen werden können, und für nichtversicherte Unternehmer eine freiwillige Bersicherung möglich ist, ist in Österreich die 3wangsber= sicherung auf Arbeiter und Betriebsbeamte bis 2000 Mt. Jahres= arbeitsverdienst im Gelverbe, das Sandwerk ausgeschlossen, doch einschließlich gewerblicher Baubetriebe und landwirtschaftlicher Motorenbetriebe, in der Seefchiffahrt und in der Seefischerei beschränkt. Gine freiwillige Bersicherung der Unternehmer und des nichtversicherungs= pflichtigen Personals mit einem Einkommen bis zu 2000 Mk. ist zu= läffig, aber, wie es bei allen freiwilligen Versicherungen geht, es wird nur ein geringer Gebrauch davon gemacht. Die Bergarbeiter jind der Unfallversicherung nicht unterworfen und sind lediglich auf die Lei= stungen der Bruderladen angewiesen. In Ungarn ist die Zwangsversicherung erstreckt auf die im Gewerbe, mit Ausschluß des Handwerks, doch einschließlich der dem Baugewerbe dienenden Betriebe, dem Ver= kehrswesen, in den Königlichen Tabakfabriken und dem Berg- und Hüttenwesen beschäftigten Arbeiter und auf die landwirtschaftlichen

294 R. Wiffell.

Dienstleute und mit der Bedienung der landwirtschaftlichen Maschinen betrauten Personen. Gine freiwillige Bersicherung ist den Untersnehmern, einschließlich der Kleingrundbesitzer, und für das nichtberssicherungspflichtige Personal zugelassen.

Die Lasten der Unfallversicherung werden in Deutschland durch Umlage des Jahresbedarfs von den Unternehmern allein getragen; ebenso in Ungarn, doch werden hier für kleinere Betriebe seste Präsmien erhoben. In Österreich ersolgt Kapitaldeckung durch Unternehmer und Arbeiter im Berhältnis wie 9:1. Nur in der Seeschiffahrt hat der Unternehmer alle Lasten zu tragen.

Die Leistungen sind in Österreich-Ungarn durchweg geringer wie in Deutschland, auch prozentual im Berhältnis zum Arbeitsverdienst, beginnen jedoch schon mit der fünsten Woche (Österreich) — in Deutschsland mit der 14. Woche — oder mit der 11. Woche (Ungarn) vom Tage des Unfalles an. Sie gliedern sich in Heilversahren usw., eine dem Maße der Erwerbseinbuße entsprechende Rente, Sterbegeld und Sinsterbliebenenrente. Doch wird in Österreich keine ärztliche Behandlung gewährt. Für solche hat lediglich die Krankenkasse aufzukommen. Bei der Seeschiffsahrt gelten in Österreich auch Cholera, Pest, gelbes Fieber und Beriberi als Betriebsunfall — in Deutschland nicht —.

Die Krankenversicherung erstreckt sich in Deutschland auf alle Lohnarbeiter und Hausgewerbetreibenden und solche Angestellte, deren regelmäßiger Jahresarbeitsverdienst 2500 Mk. nicht übersteigt, in Österreich auf Arbeiter und Betriebsbeamte im Gewerbe, und in der Seeschiffahrt und Seefischerei, in Ungarn im wesentlichen auf die der Unfallversicherung unterliegenden Personen.

Die Beiträge werden in allen Staaten in gleicher Weise aufgebracht. Die Leistungen weichen im Prinzip nicht erheblich voneinander ab, wohl aber in der tatsächlichen Höhe. Die Krankenunterstützung wird in Deutschland auf die Dauer von 26 Wochen, in Österreich von 20 Wochen gewährt. Das Krankengeld in Deutschland nach einem Grundlohne bis zu 6 Mk., in Österreich bis zu 2 Gulden berechnet und zwar in Höhe von 50, eventuell 75 % (Deutschland) respektiv 60 % (Österreich) des jeweiligen Grundlohnes. Wochengeld wird in Deutschsland auf die Dauer von acht Wochen, in Österreich auf die Dauer von mindestens vier Wochen gezahlt. Ein Ausgleich in diesen Kunkten würde sich leicht ermöglichen lassen, zumal er dem Verlangen der Verssteherten in Österreich entspricht.

Ühnlich liegt es auch hinsichtlich der Angestelltenversicherung, in der Österreich vorangegangen ist. Erst fünf Jahre später ist Deutschsland dem österreichischen Borbilde, dann allerdings gleich in etwas erweiterter Form, gefolgt. Einer näheren Erörterung dieses Gebiets bedarf es hier nicht.

Schluß.

Die weiteren einzelnen Unterschiede in den verschiedenen Ber= sicherungszweigen können übergangen werden, da sie relativ leicht aus= zugleichen wären, wenn es wirklich darauf ankommen sollte. Das gilt auch da, wo es sich um eine grundsätlich verschiedene Regelung auf dem einen oder anderen Gebiet handelt, wie zum Beispiel hinsichtlich der Krankenversorgung der Seeleute, die in Deutschland den Reedern obliegt, in Österreich aber teilweise durch Krankenkassen erfolgt. Diese Unterschiede sind nicht so groß, als daß sie der Ermöglichung einer annähernden Gleichwertigkeit des Bersicherungsschutes und seiner Leistungen im Wege stünden. Eine völlige Gleichwertigkeit wird sich in absehbarer Zeit wohl kaum erreichen lassen, dazu ist — auch von der gang fehlenden Invaliden=, Alters= und Sinterbliebenenversicherung abgesehen — das Ausmaß des Versicherungsschutes und das Ausmaß der gebotenen Leiftungen, kurz, Qualität und Quantität der ganzen Bersicherung noch zu verschieden. Aber das alles läßt doch einen Ausgleich des Rechts nicht unmöglich erscheinen. Wenn auch nur auf dem Bege des § 157 der deutschen Reichsbersicherungsordnung. Nach dieser Vorschrift kann der Reichskanzler die Zustimmung des Bundesrats mit Staaten, die eine der deutschen Reichsbersicherung entsprechende Fürjorge durchgeführt haben unter Wahrung der Gegenseitigkeit vereinbaren, in welchem Umfange für Betriebe, die aus dem Gebiete des einen Staates in das der anderen übergreifen, sowie für Berficherte, die zeitweise im Gebiete des anderen Staates beschäftigt werden, die Fürsorge nach der Reichsbersicherungsordnung oder nach den Fürsorge= vorschriften des anderen Staates geregelt werden soll. Auf gleichem Bege kann bei entsprechender Gegenleistung die Versicherung von Ungehörigen eines anderen Staates abweichend von den Borschriften der R. B. D. geregelt und die Durchführung der Fürsorge des anderen Staates in dem des anderen erleichtert werden. Nach der Fassung des \$ 157 ist eine Vereinbarung zwischen Österreich und Deutschland, soweit letteres in Frage kommt, insoweit möglich, als eine entsprechende

Gegenseistung erfolgt, also auch dann, wenn nicht die Arbeiterfürsorge als Ganzes, sondern die durch die Bereinbarung ausbedungenen Borsteile für gleichwertig zu erachten sind.

Hinschtlich der Unfallversicherung besteht auch in Österreich die Möglichkeit solcher Vereinbarungen. Nach § 1 des Gesetzes vom 12. Festruar 1909, betreffend die Ermächtigung zum Abschluß internationaler Abkommen auf dem Gebiete der Arbeiterunfallversicherung steht der österreichischen Regierung das Recht zu, mit Staaten, in welchen der österreichischen Unfallversicherungsgesetzgebung entsprechende Fürsforgeeinrichtungen bestehen, Abkommen zur Regelung der Bechselbeziehungen auf diesem Gebiete zu treffen. Nur bezüglich der Krankensversicherung ist auf österreichischer Seite noch keine solche Möglichkeit gegeben. Das ließe sich bald beheben.

Bleibt wieder die Invaliden= und Altersversicherung der Arbeiter, deren Verwirklichung bisher lediglich von dem zäh festgehaltenen Plan der Einbeziehung der Selbständigen in Gewerbe, Handel und Landwirtsschaft erdrückt ist.

Die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn.

Ihre Entwicklung und ihre Fortbildung bei engeren Sandelsbeziehungen.

Von

Alfred v. der Lepen (Berlin).

Inhalt.

		Seite
I.	Ginleitung. Die Sandels: und die Tarifpolitit des	
	Deutschen Reichs und ber öfterreichisch=ungarischen	
	Monarchie	299
II.	Gefchichtliche Entwicklung ber Gifenbahnbeziehungen	
	zwischen bem Deutschen Reich, Ofterreich und Ungarn.	304
	1. Der Berein beutscher Eisenbahnverwaltungen	304
III.	2. Das beutiche Sanbelsgefegbuch, bie Reichsberfaffung und bas (Berner)	
	internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr	316
IV.	3. Die Staatsverträge und bie Handelsverträge	324
v.	4. Die Tarife	331
VI.	Bisherige Ergebniffe und weitere Fortbildung	341
	1. Allgemeines	341
VII.	2. Personen= usw. Bertehr	344
	3. Güterverkehr und Gütertarife	347
IX.	Die Bafferftragen. Die tatfächlichen und rechtlichen Ber-	
	hältniffe	356
Χ.	Berbefferungen des Bafferftragenvertehrs. Donau, Elbe,	
	Ranäle	360

1.

Einleitung.

Die Handels- und die Tarifpolitik des Deutschen Reichs und der österreichisch-ungarischen Monarchie.

Der Handelsvertrag zwischen dem Deutschen Reich und Österreich= 6. Dezember 1891 enthält eine Reihe von Bestimmungen Ungarn vom 25. Januar 1905 über das Eisenbahnwesen und die Wasserstraßen. Bei einer Änderung des Sandelsvertrags mit dem Ziele der Herbeiführung engerer wirt= schaftlicher Beziehungen zwischen den beiden Reichen würde auch zu prüfen sein, ob die Bestimmungen über die Berkehrsstraßen zu er= gänzen und zu verbessern sind. Nicht allein durch Aufhebung oder Er= mäßigung der Bölle und die damit zusammenhängenden Magnahmen wird der Warenaustausch belebt und erweitert, sondern auch durch Er= leichterung des Verkehrs, des Baus und des Betriebs, der technischen Einrichtungen, der Tarife der Gisenbahnen und der Bafferstraßen. Die geltenden Bestimmungen des Handelsbertrags enthalten einige all= gemein tarifrechtliche Grundsätze, sie geben die Richtung an, nach der hin der Verkehr erleichtert werden kann, und sie verlangen hauptsächlich eine gleiche Behandlung der Bewohner der Bertragsstaaten. Außer dem Sandelsbertrag gelten eine Reihe bon Staatsbertragen, Gefeten, Bereinbarungen sowohl über das Eisenbahnwesen als über die Baffer= ītraķen, die eine einheitliche Gestaltung und eine Erleichterung der handhabung des Berkehrs zwischen den Bertragsstaaten bezwecken. Bas zur Berbefferung diefer Berkehrsberhältniffe noch geschehen kann, hängt zunächst ab von den Festsetzungen der neuen handelsverträge über die Bölle und die damit zusammenhängenden Bestimmungen, das weiteste Ziel, was man sich da stecken kann, wäre der Zusammenschluß des Deutschen Reichs und Ofterreich-Ungarns zu einem mitteleuropäischen Handels= und Zollverein. Der deutsche Zollverein könnte dann als Borbild dienen auch zur Regelung der Gisenbahnverhältniffe. Borbild beweist nun, daß ein vollständiges Ineinandergreifen der

Sandelspolitik und der Gisenbahnpolitik, besonders der Gisenbahntarif= politik, nicht unbedingt erforderlich ist. Bei voller Verschmelzung zu einem einheitlichen Sandelsstaat haben in Deutschland die ein= zelnen Blieder der Gemeinschaft eine selbständige Eisenbahnpolitik getrieben, ihre Eisenbahnhoheit nicht aufgegeben. Die Bestimmungen der Reichsverfassung über das Gifenbahnwesen haben die Gifenbahn= hoheit unberührt gelaffen. Im Gebiet des Bollvereins bestanden Staatsund Privatbahnen, die Tarifpolitik der Staatsbahnen war und ist noch eine felbständige, unabhängig bon der der anderen Staaten. Daneben bestand eine selbständige, durch die Staatsaufsicht nur wenig ein= geschränkte Tarifpolitik der vielen großen und kleinen Privatbahnen, deren Konzessionen nichts weniger als einheitliche Bestimmungen über die Tarife und ihre Beeinflussung durch den Staat enthielten. Staats= bahnen standen untereinander und mit den Bribatbahnen in Wett= bewerb. Ihre Tarife wurden in erster Linie durch finanzielle Gesichts= punkte, selten mit Rücksicht auf den Verkehr, kaum jemals nach Rücksichten der Zollpolitik aufgestellt. Mit der allmählichen Durchführung des Staatsbahnshstems wird die Tarifpolitik der Staatsbahnen mehr nach gemeinwirtschaftlichen Grundfäten betrieben, und die Anzahl und der Umfang der heute im Deutschen Reich noch vorhandenen Privatbahnen ist verhältnismäßig jo unbedeutend, daß auch ihre Tarifpolitik von der der Staatsbahnen abhängt. Der Fortbestand der Tarifhoheit wird bon den deutschen, Gifenbahnen besitzenden Staaten mit Gifersucht überwacht, und es wäre heute noch theoretisch möglich, daß die Eisenbahntarife eines Ginzelstaats die Sandelspolitik des Deutschen Reichs kreuzten. Nur in freiwilliger, ganz loser und jeden Augenblick lösbaren Berständigung haben sich die Regierungen bereit erklärt, gewisse, die Zollpolitik schädigende Tarife nicht einzuführen.

Die rechtlichen Grundlagen der einheitlichen deutschen Eisenbahntarife für Personen, Gepäck usw., Tiere und Güter sind gesetzlich erst durch das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897, durch das die Eisenbahnverkehrsordnung (jetzt vom 23. Dezember 1908) die Bedeutung einer Rechtsverordnung erhalten hat, sestgestellt. Für den zwischenstaatlichen Güterverkehr hat das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (Berner Übereinkommen) vom 14. Oktober 1890 ein einheitliches Recht geschaffen. Aber die Tarisvorschriften und die Güterklassisstation der deutschen Tarise und die zu ihrer Fortbildung bestehenden organischen Einrichtungen (Generalkonsernz der deutschen

Eisenbahnen, ständige Tariftommission, Ausschuß der Bertehrs= interessenten) beruhen wieder auf freien Bereinbarungen, die die deut= ichen Staats= und Privatbahnen im Jahre 1877 geschlossen und feit= dem aufrechterhalten haben. Ihre Form ist eine so lose, daß sie nicht einmal in einen Bertrag eingekleidet sind, und man es bis heute für aus= reichend gehalten hat, gemeinsame Geschäftsordnungen für die borerwähnten Fortbildungsorgane zu schaffen. Diese Bereinbarungen sehen auch davon ab, gleiche Säte, auch nur für die Normaltarife festzustellen. Erst im Laufe der Zeit sind die im Jahre 1877 bestehenden Berschieden= heiten der Normalfäte allmählich, auch infolge der Verstaatlichung der Privatbahnen, soweit ausgeglichen, daß die Normalfätze aller Staats= bahnen für den Personen=, Gepäck= und Güterverkehr im wesentlichen übereinstimmen. Bei Festsetzung der Ausnahme tarife, die im Güterverkehr die wichtigste Rolle spielen, dauert die volle Selbständigkeit der einzelnen Bahnen fort, und nur von Fall zu Fall, wo es ihren Interessen entspricht, haben sie sich über die Bedingungen und die Säte auch dieser Tarife verständigt.

Über die Beziehungen der Eisenbahntarife zur San= dels= und Zollpolitik wurde vor der Tarifreform des Jahres 1877 nur jelten gesprochen. Unter der Herrschaft der Freihandelslehre erwartete man die besten wirtschaftlichen Erfolge von einem tunlichst durch feine Gesehes= vder Berwaltungsvorschriften beschränkten Bettbewerbe der Eisenbahnen, wodurch die Tarife verbilligt und Sandel und Berkehr gefördert würden. Erst allmählich bildete sich die Ansicht heraus, daß nicht jede Tarifermäßigung der Entwicklung des wirtschaftlichen Lebens förderlich ift, daß die Borteile, die einzelnen Kreisen der Bevölkerung durch Tarifermäßigungen erwachsen, häufig geringer sind, als die Schädigungen anderer Rreise und der Gesamtwirtschaft. Solche ichadi= gende Tarife gehörten zu den Differenzialtarifen, die zu berschiedenen Zeiten, wenn zunächst auch wieder unter dem Einfluß der Freihandels= lehre erfolglos, bekämpft wurden. Aber man überzeugte fich allmählich doch, daß durch derartige ermäßigte Tarife der einzelnen Gegenständen gewährte Zollschut wirkungslos gemacht werden konnte. Um derartige Folgen zu bermeiden, beschloß der Deutsche Bundesrat schon unter dem 14. Dezember 1876, das - demnächst zu der vorerwähnten Bereinbarung von 1877 führende - von den Bundesregierungen vorgeschlagene Tariffpstem nur unter der Voraussetzung zu genehmigen, "daß die Einführung von Ausnahmetarifen sowie von Differenzial=

tarifen von der Genehmigung der Aufsichtsbehörden werde abhängig gemacht werden" — allerdings vorbehaltlich der konzessionsmäßigen Rechte der Privatbahnen. In einem weiteren Beschluß vom 6. April 1877 sprach dann der Bundesrat "die Erwartung" aus, "daß alle Tarife der vorgängigen Genehmigung der Aufsichtsbehörden vorbehalten würden, die für ausländische Produkte oder Fabrikate einen an sich oder verhältnismäßig günstigeren Frachtsate ge= währten, als für gleichartige inländische Erzeug= nisse." Sine dieser Erwartung entsprechende Anordnung wurde vom preußischen Handelsminister durch Erlasse vom 21. Februar / 23. April 1877 für die seiner Aufsicht unterstehenden Sisenbahnen getroffen 1.

Diese Beschlüsse beruhen auf der Erkenntnis der Notwendigkeit eines Sand-in-Sand-Gehens der Gifenbahntarifpolitik und der Bollund Sandelspolitif des Deutschen Reichs. Sie find von den deutschen Staatsbahnen feither beachtet und, soweit konzessionsmäßige Rechte nicht entgegenstanden, auch den Privatbahnen gegenüber zur Geltung gebracht worden. Aber auch hier handelt es sich wieder um freie Entschließungen, die für die Bukunft nicht binden und deren Beachtung durch gesetzliche Vorschriften nicht gesichert war. Diesen, nach seiner Meinung unvollkommenen Zustand wollte Fürst Bismard ändern, als er, nachdem er in der berühmten Denkschrift vom 15. De= zember 1878 den Übergang zur Schutpolitik eingeleitet hatte, in einem Antrage vom 7. Dezember 1879 an den Bundesrat die reich s gefet = liche Feststellung der Eisenbahngütertarise befür= wortete. Aus diesem Antrag, den sich daran anschließenden Verhandlungen und mehr noch aus einem Schreiben an den Bundesrat bom 18. März 1879 geht hervor, daß ein, vielleicht der hauptfächlichste Grund für Erlaß eines Reichseisenbahntarifgesetzes der mar, die die deutsche Bollpolitik und damit das deutsche Wirtschaftsleben schädigenden Ausnahmetarife zu beseitigen und die spätere Einführung ähnlicher Tarife zu berhindern. Die Bemühungen des Fürsten Bismarck, ein solches Reichsgeset zustande zu bringen, find, wie bekannt, an dem Wider= stande der deutschen Mittelstaaten gescheitert2, der Rechtszustand hat sich bis heute nicht geändert. Tatfächlich aber ist durch freiwillige

¹ Bgl. Fled: Wörterbuch des deutschen Staats= und Verwaltungsrechts. 2. Aufl., I., S. 652.

² Bgl. die genaue Darftellung dieser Borgange bei v. der Legen, Die Eisenbahnspolitit bes Fürsten Bismarck. 1914. S. 80 ff.

Zusammenarbeit der deutschen Bundesstaaten eine Gestaltung der deutschen Gütertarife erreicht und aufrechterhalten worden, die mit der Handels= und Zollpolitik Hand in Hand geht. Die ermäßigten Einfuhrtarife, die geeignet waren, die Wirkung der Bolle entweder aufzuheben oder abzuschwächen, sind allmählich beseitigt worden. Um= gekehrt ift die Wirtschaftspolitik vielfach gefordert worden durch er= mäßigte Ausfuhrtarife. Die handhabung dieser Tarifpolitik ist den deutschen Bahnen erleichtert worden durch die Mitarbeit der wirt= ichaftlichen Beiräte in allen wichtigen Tariffragen. Dagegen liegt heute noch die Möglichkeit vor, daß die Zollpolitik gekreuzt wird durch die Beförderungspreise auf den natürlichen und den künstlichen Bafferftragen. Für diese besteht teine Verpflichtung, ihre Tarife denen der Eisenbahnen oder den Böllen anzupassen, und sie haben auch, wo es in ihrem Interesse lag, Beförderungspreise erhoben, durch die den Eisenbahnen Verkehr entzogen und die Wirkung der Zölle abgeschwächt worden ist. Sehen wir von der letteren Unzuträglichkeit ab, so können wir aus der Wirtschaftsgeschichte des deutschen Zollvereins und des Deutschen Reichs entnehmen, daß, den guten Billen aller Beteiligten borausgesett, auch ohne gesetliche Festlegung der Gisenbahn= tarife eine gesunde Sandels= und Zollpolitik möglich ift.

In Österreich-Ungarn sind die rechtlichen Grundlagen der Eisenbahntarife fast genau dieselben, wie die des Deutschen Reichs, aber die tatsächlichen Verhältnisse liegen anders. Schon der durch Staatsver= träge gesicherte Dualismus zwischen Österreich und Ungarn hat zur Folge, daß der Gesamtstaat nicht in der Beise, wie das Deutsche Reich, ein einheitliches Wirtschaftsgebiet bildet. Ferner ist das Staatsbahninstem nicht so durchgeführt, wie im Deutschen Reich, neben den öster= reichischen und ungarischen Staatsbahnen und unter Staatsberwaltung stehenden Privatbahnen gibt es noch selbständige Privatbahnen mit einer wirtschaftlich mächtigen Stellung (Südbahn, Raschau-Oderberger-Bahn, die böhmischen Kohlenbahnen). Wenn auch die allgemeinen Grundlagen der Eisenbahntarife von Österreich und Ungarn untereinander und mit denen des Deutschen Reichs in vielen Beziehungen über= einstimmen, so zeigen sich doch auch manche Verschiedenheiten. Einen gemeinsamen Bersonen=, Gepäck= und Gütertarif, der nach überein= stimmenden Grundfäten auch fortgebildet wird, gibt es nicht, und gerade auf dem Gebiet der Eisenbahntarife treten oft die schärfften Gegensätze zwischen den Staaten und den Bahnen herbor. In Ofter= reich ist es bis heute noch nicht gelungen, die Konsequenzen aus den großen Berstaatlichungen der letzten Jahre zu ziehen und eine einheitsliche Organisation der Staatsbahnen mit einheitlichen Tarisen zustande zu bringen.

Durch derartig verschiedene tatsächliche Verhältnisse der beiden Teile wird der Abschluß von Verträgen über den Eisenbahnverkehr sehr erschwert. Sine Beseitigung dieser Schwierigkeit in der Beise, daß das Deutsche Reich vor Sintritt in Verhandlungen verlangte, daß Österreich=Ungarn zunächst im eigenen Hause Drdnung schaffe, ist außegeschlossen. Wan wird mit den gegebenen Verhältnissen zu rechnen haben. Sbensowenig kann erwartet werden, daß in einem mitteleuropäisichen Zoll= und Handelsverein sich ganz von selbst, wie im Deutschen Reich, durch gemeinsame freiwillige Arbeit der Regierungen und der Sisenbahnen gesunde Sisenbahnverhältnisse bilden werden.

Es wird also nötig sein, in dem Handelsvertrag oder einem neben diesem zu schließenden besonderen Bertrag wenigstens die für eine weitere Bereinheitlichung des Eisenbahnwesens in der Handelsgemeinsschaft maßgebenden Grundsätze festzustellen. Dabei wird man anzusknüpsen haben an das, was bisher in dieser Beziehung geleistet ist und heute besteht.

11.

Geschichtliche Entwicklung der Eisenbahnbeziehungen zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn.

1. Der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen 3.

Eine gemeinsame einheitliche Entwicklung der deutschen, österreichischen und ungarischen Sisenbahnen läßt sich zurückverfolgen bis weit in die Zeiten hinein, als Deutschland, Österreich und Ungarn noch die ebenbürtigen Glieder des früheren Deutschen Bundes waren. Um 10. November 1846 traten auf Sinladung der damaligen Berlinsetettiner Sisenbahngesellschaft zehn preußische Privatbahnen in Berlinzusammen, um gemeinsam Vorschläge über Ünderung des preußischen Gestes über die Sisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838

³ Bgl. die Festschrift über die Tätigkeit des Bereins deutscher Eisenbahnverwaltungen in den ersten 50 Jahren seines Bestehens (1846—1896). Berlin 1896. Ferner die Sagungen des Bereins und die von ihm herausgegebenen Bestimmungen über seine Geschäfte.

zu beraten. Das Ergebnis der Beratung war so befriedigend, daß man beschloß, auch in Zukunft sonstige wichtige Angelegenheiten des Gifcnbahnwesens gemeinsam zu erörtern und zu diesem 3weck einen dauernden Verband preußischer Eisenbahnen zu bilden und die in Berlin nicht bertretenen Gifenbahnen zum Gintritt in den Berein aufzufordern. Dieser Aufforderung leisteten elf weitere Gisenbahnen Folge und in der zweiten, in Köln am 28./29. Juni 1847 abgehaltenen Berfammlung wurde beschloffen, den Berein auf alle in Deutschland konzessionierten Eisenbahnen auszudehnen. Alsbald traten 19 weitere Verwaltungen bei, darunter auch drei österreichische, die Wien-Gloggnitzer, die Kaiser-Kerdinands-Nordbahn und die Krakau-Oberschlesische Gisenbahn. In der dritten Versammlung in Hamburg vom 29. November bis 2. De= zember 1847 wurde beschloffen, dem Berband den Namen: Berein deutscher Eisenbahnberwaltungen zu geben. Diesen Na= men hat der heute noch bestehende Verein beibehalten. Nach und nach traten ihm fast alle, im Gebiete des damaligen Deutschen Bundes belegenen Eisenbahnen, sowie die einiger Nachbarländer bei. Auf dem Boden dieses Bereins haben insbesondere die deutschen, die öfterreichi= schen und die ungarischen Eisenbahnen — auch nach dem Ausscheiden Österreichs aus dem Deutschen Bunde — ununterbrochen zusammen= gearbeitet mit dem, in § 1 der Satungen ausgesprochenen Zweck, "durch gemeinsame Beratungen das eigene Intereffe und dasjenige des Publikums zu fördern"4.

Der unablässigen eifrigen Tätigkeit dieses Vereins hauptsächlich ist es zu verdanken, daß das Netz der deutschen, österreichischen, ungarisschen und der ihm angehörenden Nachbarbahnen nach einheits lich en Grundsätzen (z. B. mit der gleichen Spurweite von 1,435 m im Lichten der Schienen) gebaut ist, betrieben und verwaltet wird, daß die Betriebsmittel nach einheitlichen Mustern hergestellt werden. Er hat die Grundlagen des mitteleuropäischen Eisenbahnverkehrsrechts geschaffen, übereinkommen über die gegenseitige Wagenbenutzung und den Diensttelegrammverkehr unter seinen Mitgliedern getroffen, eine Reihe anderer wichtiger Verkehrseinrichtungen (z. B. die Einrichtung der zusammenstellbaren Fahrschiehe) angeregt und gefördert, die

Schriften 155. II.

⁴ So lautete die Bestimmung in der ersten Fassung des Statuts. Die seit dem 1. Januar 1911 in Geltung stehenden Sahungen bestimmen dem Sinne nach dasselbe mit den Worten: "durch gemeinsame Beratungen das eigene Interesse und die Interessen des allgemeinen Verkehrs zu fördern".

Abrechnung unter den Bereinsmitgliedern vereinsacht, Bestimmungen über die Beilegung von Streitigkeiten im schiedsrichterlichen Wege getroffen usw. In der Zeitung des Bereins deutscher Sisenbahnsverwaltungen und dem Organ für Fortschritte des Eisenbahnwesens besitzt der Berein zwei Zeitschriften, die seine Bestrebungen sördern und auch wissenschaftlich ein hohes Ansehen genießen.

Die dem Berein angehörigen Gisenbahnen hatten am 1. Januar 1915 einen Umfang von 113 761 km, davon gehörten 60 887 km den deutschen und 43 465 km den öfterreichischen und ungarischen, ein= schließlich der bosnisch = herzegowinischen Gisenbahnen, die übrigen 9409 km verteilen sich auf die übrigen Bereinsmitglieder. Schon diese Bahlen ergeben, daß der Schwerpunkt der Bereinstätigkeit in dem Busammenarbeiten des Deutschen Reichs und Ofterreich-Ungarns gur gemeinsamen Förderung ihrer Gisenbahnverhältnisse liegt. Die geichäftsführende Verwaltung des Vereins ist seit seinem Bestehen eine deutsche, früher eine Privatbahn, seit 1884 die königlich preußische Eisenbahndirektion Berlin. Bei Vereinsbeschlüssen haben die deutschen und die österreichischen Gisenbahnen die ganz überwiegende Mehrheit Eine nachträgliche Bereitelung der Bereinsbeschlüffe durch Widerspruch (von mindestens einem Zehntel der den Bereinsmitgliedern zustehenden Stimmen) ist zwar möglich, kommt aber kaum noch vor (§§ 19,20 der Satungen). Auch in den verschiedenen Ausschüffen, die die Aufgabe haben, die Beschlüffe der, alle zwei Jahre zusammentretenden Bereinsbersammlung vorzubereiten, sind die deutschen und die öfterreichisch-ungarischen Gisenbahnen stark vertreten. Gin besonderer Ausschuß ist der für technische Angelegenheiten, der im Bedarfsfalle gur Technikerversammlung erweitert werden kann. Un dieser sind alle Verwaltungen teilzunehmen berechtigt.

Die Tätigkeit des Bereins erstreckte sich sogleich sowohl auf das wirtschaftliche, als auch auf das technische Gebiet. Auf der zweiten Bersammlung des Jahres 1847 in Köln wurde der Antrag gestellt, "Maßregeln zu verabreden, welche die direkte Expedition von Personen und Gütern auf mehreren Bahnen erleichtern, wohin namentlich gleichs mäßige Absertigungssormen und gleichmäßige Bestimmungen hinsichtslich des Freigewichts für Gepäck gehören". Dieser Antrag wurde einer Kommission von sieben Mitgliedern mit dem Auftrage überwiesen, "sich der Ausarbeitung allgemeiner Grundsäße zu unterziehen, die den Betriebsreglements sämtlicher Bahnen sowohl in bezug auf den Pers

jonen= als auch auf den Güterverkehr zugrunde zu legen seien und den Entwurf der nächsten Generalversammlung vorzulegen". Schon auf der folgenden Bersammlung wurden drei Entwürfe vorgelegt:

- 1. ein Bereinsreglement für den Güterberkehr,
- 2. ein Übereinkommen zu diesem Reglement,
- 3. ein Reglement über Personen=, Gepäcf=, Equipagen=, Pferde= und Biehbeförderung.

Nach der Auffassung der Kölner Versammlung (1847) sollte an der Spite des Bereins-Büterreglements der Grundfat fteben: "daß jede zum Berein gehörende Eisenbahn unter den Be= dingungen dieses Reglements den Transport von Bütern von und nach allen für den Büterverkehr ein= gerichteten Stationen übernehmen follte, ohne daß es behufs des Übergangs der Güter von einer Bahn auf die andere eines Bermittlers bedürfe". Brundfat wurde dann auch in den Entwurf aufgenommen und damit eine der wichtigsten grundlegenden Bestimmungen für die gesunde Ent= wicklung des gesamten Bereinsverkehrs geschaffen, der damit ein ein= heitlicher für das ganze Vereinsgebiet wurde, indem es weder für den Übergang von einer Bahn zu einer anderen, noch für den Übergang von einem Staat auf den anderen einer Mittelsperson be= durfte. Der Berkehr vollzog fich, als wenn die Gifenbahnen des Bereins ein einheitliches Net bildeten, auch unabhängig davon, ob an den Grenzen Zölle erhoben wurden. — Die Folge dieser Bestimmung war die Festsetzung eines einheitlichen Frachtbriefmusters und einer Reihe von Bestimmungen über die haftung für Berluft und Beschädigung der Güter.

Bei den Beratungen über die Entwürfe des Reglements in den folgenden Vereinsbersammlungen gelangte man zu der Überzeugung, daß für den Person en verkehr ein Bedürfnis der Festsetzung allsgemeiner, für alle Eisenbahnen geltenden Bestimmungen nicht vorliege, weil die Reisenden unterwegs in der Lage seien, für sich und ihre Sachen stets selbst zu sorgen. Man hielt für ausreichend Normalbest im mung en für den Personens usw. Verkehr festzusetzen, deren Aufnahme in ihre Einzelreglements den Eisenbahnen empfohlen wurde. Dieser Standpunkt wurde erst allmählich verlassen, und bei einer Umarbeitung im Jahre 1858 wurden mit Geltung vom 1. Juli 1859 Vorschriften für

den Personen = usw. Berkehr auf den zum Berein deut = scher Eisenbahnverwaltungen gehörenden Eisen = bahnen bereinbart, worin indes auch jetzt noch den einzelnen Berewaltungen der Erlaß von Spezialbestimmungen neben diesen Borsschriften vorbehalten blieb.

Im Güterberkehr wurde sogleich das erste Reglement vom 1. April 1850 mit Gültigkeit vom 1. Juli 1850 als ein für den gessamten Bereinsverkehr gültiges in Krast gesetzt. In der Einleitung werden die 38 Bereinsbahnen, auf deren Linien der direkte Berkehr ausgedehnt werden sollte — es besanden sich darunter vier österzreichische — namentlich aufgeführt.

Hinderts ein sozusagen einheitlicher Berkehr zwischen deutschen und österreichisch=ungarischen Eisenbahnen, der allerdings lediglich auf der Grundlage freier Bereinbahnen, der allerdings lediglich auf der Grundlage freier Bereinbarungen zungen zwischen den Bahnen ohne Beteiligung der Staaten beruhte. Die Bestimmungen der beiden vorerwähnten Reglements enthalten die ersten Grundsätze für das heute noch im Deutschen Reich und in Österreich und Ungarn geltende Personens und Güterverkehrsrecht. Sie sind in die Handelsgesetzbücher, die Betriebsreglements und die Gisenbahnverkehrsordnung aufgenommen worden und auch in dem internationalen (zwischen Deutschland, Österreich, Ungarn und anderen Staaten vereinbarten) Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr enthalten.

Das Bereins = Güterreglement wird für den Verkehr weiter nugbar gemacht durch das Übereinkommen zum Betriebs=
reglement des Bereins deutscher Sisenbahnberwaltungen, das gleich=
zeitig mit dem Güterreglement unter dem Titel: "Übereinkommen
zwischen den zum deutschen Sisenbahnverein ge=
hörenden Berwaltungen über den direkten Güter=
verkehr" am 1. Juli 1850 in Kraft getreten ist. Während das
Güterreglement die Berhältnisse der Sisenbahnen zu den Verfrachtern
behandelt, bestimmte das Übereinkommen die Verhältnisse der Sisen=
bahnen unter sich "hinsichtlich der aus dem Reglement entspringenden
Rechte und Pflichten". Es handelte also von der Umladung der Güter
beim Übergang von einer Bahn auf die andere — die tunlichst ver=
mieden werden soll —, von dem Übergang der Wagen auf eine andere
Bahn, und den dasür unter Umständen zu erhebenden Gebühren, von
der Zoll= und Steuerbehandlung der Frachtgüter, der Berteilung der

Fracht für durchgehende Transporte, der Regelung der Entschädigungsansprüche und deren Berteilung auf die Bahnen. Im Bericht über
einen der Franksurter Bersammlung im Jahre 1856 vorgelegten verbesserten Entwurf dieses Übereinkommens wird bemerkt, daß die neuen
Borschläge Grundsäte enthielten, die sich durchaus bewährt hätten, und
sich zur Aufnahme auch in die Spezial- und Lokalreglements eigneten.
"Dadurch sei ein bedeutender Schritt zur Erreichung
des von Anfang an erstrebten Ziels, nämlich zur Herzeichung
des von Anfang an erstrebten Ziels, nämlich zur Herzeichung
einer wirklichen Einheitdes Güterverkehrswesens des ganzen deutschen Baterlands (zu dem damals auch Österreich gehörte) getan. Die Bestrebungen des
Bereins hätten damit zu einem Erfolge geführt, der nicht mit Unrecht
dem gepriesenen Zustandekommen der deutschen Bechselordnung an die
Seite gestellt werden dürfte."

Das Übereinkommen ist wiederholt umgearbeitet, ergänzt, ge= ändert worden, wobei an seinem Grundgedanken festgehalten worden ift. In seiner neuesten Fassung steht es seit dem 1. Juli 1914 in Geltung. Es find ihm gemeinsame Abfertigungsvorschriften (Abschnitt I für Bersonen und Reisegepäck, Abschnitt II für Güter) sowie Bestimmungen über Abschlagszahlungen aus dem Güterverkehr beigefügt. Alle diese Berein= barungen bezwecken eine einheitliche Ordnung aller der im Gisenbahn= verkehr vorkommenden geschäftlichen und sonstigen Magnahmen im gesamten Vereinsgebiete, also besonders auch im Deutschen Reich, Österreich und Ungarn, ohne Rücksichtnahme auf die politischen Grenzen der einzelnen Staaten. Sie bedeuten einerseits eine Erleichterung und in Verbindung damit eine Berbilligung des Bereinsberkehrs, die im Interesse der Eisenbahnverwaltungen liegt, kommen aber anderseits auch dem Reise= und Güter verkehrzugute, indem sie klare und jeder= mann verständliche Bestimmungen sowohl für die regelmäßigen Bor= kommnisse als auch bei Unregelmäßigkeiten geben.

Die Einheitlichkeit des Güterverkehrs im Bereinsgebiet wird weiterhin gefördert durch das Übereinkommen, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung. Schon die Berbandstarise zwischen verschiedenen Eisenbahnen, die seit Ende der 40 er Jahre des vorigen Jahrhunderts vereinbart worden sind, enthalten Bestimmungen darüber, ob und welche Bagen der einen Berwaltung von der anderen benutzt werden können und setzen Bedingungen hierfür sest. Im Jahre 1852 wurde von dem königlich sächsischen Finanzministerium

angeregt, dem Bedürfnis des sich mehr und mehr entwickelnden Berbandsverkehrs entsprechend, derartige Bedingungen für einen größeren Areis von Eisenbahnen zu vereinbaren. Die Beratungen hierüber führ= ten zur Festsetzung von "Normalbestimmungen für die wechselfeitige Bagenbenutung im Bereich der dem Übereinkommen über den direkten Büterverkehr beigetretenen Gifenbahnverwaltungen". Diese Normalbestimmungen sollten nur subsidiäre Bedeutung haben. Man wollte durch sie bereits zwischen einzelnen Eisenbahnen geschlossene Vereinbarungen nicht gefährden und hielt überdies einen absoluten 3mang mit Rud= sicht auf die Berschiedenheit und Mannigfaltigkeit der Bereinsbahnen "für ebenso unzulässig als unnötig und unzwedmäßig". Es wurde alfo festgestellt, welche fremden Wagen benutt werden durften, wann und unter welchen Boraussehungen die Rücksendung zu erfolgen hatte, die Benutungsfristen, die Wagenmiete für die fremden Wagen, die Abrechnung unter den Bahnen und die bei Wiederherstellung fremder beschädigter Wagen zu beachtenden Grundsätze. Bezeichnend für die Kleinheit der damaligen Berhältnisse war, daß Instandschungen, deren Kosten $^2/_3$ Taler (2 MK.) nicht überstiegen, ohne Unterschied von der instandsehenden Verwaltung zu tragen waren. Diese - also außer Ansak bleibenden — Instandsekungskosten sind nach dem neuesten Übereinkommen auf 40 Mk. erhöht.

Nach langjährigen Erfahrungen ging der Berein einen wichtigen Schritt weiter. Um 1. März 1868 trat ein neues "Regulativ für die gegenseitige Wagenbenutung im Bereiche der Verwaltungen des deut= schen Eisenbahnvereins" in Geltung, das für die Benutung der Güter= wagen zwischen den Vereinsberwaltungen in ihren Verbandsberkehren und in sonstigen Berkehren gelten sollte, soweit für lettere nicht andere Bestimmungen vereinbart waren. Dieses Regulativ bildet jest die Grundlage für die Bagenbenutung. Es ift nur gestattet, Bufat- und Ausnahmebestimmungen für einzelne Berbände zu verabreden. Der Inhalt des Regulativs ist auch wesentlich erweitert, seine Bestimmungen nach den bisherigen Erfahrungen ergänzt und verbessert, und zwar immer nach der Richtung hin, daß die Benutung der fremden Bagen erleichtert, die Wirtschaftlichkeit des Wagenumlaufs gefördert wurde, so daß der Gedanke eines einheitlichen Wagenparks der Bereinsbahnen immer deutlicher zum Ausdruck kommt. Freilich kann dabei von der Erhebung eines Entgelts (Zeit= und Laufmiete, Berzögerungsgebühr) für die Benutung der fremden Wagen nicht abgesehen werden. Von

Wichtigkeit sind ferner die mit dem Übereinkommen zusammenhängens den einheitlichen allgemeinen Borschriften für die Bauart und Sinsichtung, insbesondere die zollsichere Ginrichtung der Wagen, die Berständigung über feste Preise für Instandsetzung der Wagen, über die Beladung der Güterwagen.

Das Übereinkommen ist auch nach 1868 wiederholt umgearbeitet. In seiner jezigen Fassung steht es seit dem 1. Januar 1913 in Krast. Die Bestimmungen über die besondere Stellung sowohl des deutschen Staatsbahnwagenverbands als auch der österreichischen Staatsbahnen werden in Anmerkungen zu § 5 mitgeteilt. Auf den Übergang der Personens, Gepäcks und Triebwagen bezieht sich das Übereinkommen nicht. Dieser sindet nur auf Grund besonderer Bereinbarungen statt, und deswegen sind einzelne Bestimmungen auch über diese Wagen in dem Überseinkommen enthalten, die in Geltung treten, wenn solche Bereinsbarungen vorliegen.

In der Überzeugung, daß eine wirtschaftliche Einheit ohne eine gewiffe Einheitlichkeit im Bau der Bahnen und der Betriebsmittel nicht möglich sei, hat der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen iich ichon bald nach seiner Begründung auch mit der Serbeiführung einer gewissen technischen Einheitlichkeit der ihm angehörigen Bahnen beschäftigt. In einer von der Generalversammlung zu Dresden im Jahre 1848 eingesetten Kommission von Technikern wurde in der Unnahme, daß es die Aufgabe der Gisenbahnen sei, die möglichste Ginheit des gesamten deutschen Eisenbahnwesens mit eigenen Kräften zu erstreben und sich über einzuführende zweckmäßige technische Einrichtungen, notwendige Berbefferungen usw. freiwillig zu verständigen, beschloffen, die Techniker aller deutschen Gifenbahnen zur Beratung von technischen Borichlägen einzuladen, die die königlich hannoversche Eisenbahndirektion ausgearbeitet und in einer Denkschrift vom 27. September 1849 begründet hatte. Die Techniker traten zu einer ersten allgemeinen Versammlung in Berlin im Jahre 1850 zusammen und verständigten sich über Grundzüge für die Gestaltung der Gisenbahnen Deutschlands und einheitliche Borschriften über den durchgehenden Berkehr auf den bestehenden Bereinsbahnen. Die Beratungen erfolgten auf der Unterlage der hannoverschen Denkschrift. Einzelne wichtige Bestimmungen zeigen, von welcher Tragweite es für die technische Ent= wicklung der Eisenbahnen Mitteleuropas sowohl in wirtschaftlicher Beziehung als auch mit Rücksicht auf die Landesverteidigung gewesen

ift, daß schon in jo früher Zeit die Notwendigkeit dieser Bereinheit= lichung erkannt und danach gehandelt worden ift. Im § 9 der Grundzüge wird die Spurweite der Eisenbahnen auf 4 Fuß $8^1/_2$ Joll (englisch)5 festgesett und hinzugefügt: "Es wird als dringendes Bedürfnis anerkannt, daß diejenigen deutschen Bahnen, welche dieses Mag nicht haben (zu ihnen gehörten zum Beispiel die badischen Gifenbahnen, die eine breitere Spur hatten), dasselbe sobald als möglich erhalten." Eine einheitliche Spurweite ift die unerlägliche Borbedingung für den Übergang der Beförderungsmittel von einer Bahn zur anderen. Die damals feftgestellte Spur (fogenannte Normalfpur, heute fagt man Vollspur, von 1,435 m im Lichten der Schienen) ist heute die auf den Eisenbahnen fast der ganzen Welt allgemein gebräuchliche. In Europa hat Rußland eine breitere Spur. — Ferner enthalten die Grundzüge Beftimmungen über die Breite des Bahngelandes, über die Schienen, beren Material, Länge, Beschaffenheit, die Anordnung der Schienenstoße, den Bau der Bagen, die Schwellen (es werden Querschwellen in erster Linie empfohlen), das Bettungsmaterial, über die Anlage von Brücken, deren Spannweite, über Begeübergänge, über die Errichtung von Abteilungszeichen und Neigungszeigern. Sehr ausführlich werden die Bahnhofsanlagen behandelt. Weiter beschäftigen sich die Grundzüge mit den Betriebsmitteln (Lokomotiven nebst Tendern, Wagen aller Art, deren Bau und Größe, Formen der Räder, Anzahl und Beschaffenheit der Achsen). Ein besonderer Abschnitt behandelt das Signalwesen, und in einem eigenen Teil werden Vorschläge über sicherheitspolizei= liche Anordnungen gemacht. Sie betreffen den Zustand der Bahn und der Betriebsmittel und die Handhabung des Fahrdienstes.

Auch diese Grundzüge wurden, wie die übrigen Bereinseinrich= tungen, den einzelnen Berwaltungen nur empfohlen, ihre Ein=

⁵ Es ift ein Zeichen der Zeit und ein Beweis dafür, wie ftark damals die deutschen Sisenbahnen noch unter englischem Einfluß ftanden, daß in den Grundzügen ausschließlich englisches Maß zugrunde gelegt wird. Es erschien dies, wie es in der Denkschrift heißt, notwendig, "weil dasselbe zunächst durch Einführung der englischen Spurweite, dann aber auch durch die Beziehung englischer Lokomotiven keiner deutschen Sisenbahnverwaltung fremd geblieben sein kann". Freilich fehlte es damals auch an einem allgemein gültigen deutschen Maß. Erst bei der neuen Ausgabe der Erundzüge im Jahre 1867 find neben dem englischen die metrischen Maße aufgeführt. Im Jahre 1871 wurde beschlossen, bei der nächsten Neuausgabe aussschließlich deutsche Maße anzusühren, da am 1. Januar die Maß- und Gewichtsordnung vom 17. Ausgust 1868 im Gebiete des ganzen Deutschen Reichs in Kraft trat.

führung wurde dem eigenen Ermessen überlassen, nach und nach wurden sie auf allen Bereinsbahnen eingeführt. Auf der Triester Bersammlung im Jahre 1858 erfolgte ein weiterer Schritt. In einem Bereinsbeschluß wurde dringend befürwortet, daß die technischen Borschriften bei den einzelnen Berwaltungen immer mehr zur Geltung kommen möchten.

Die Technikerversammlung hatte zunächst lose neben dem Berein bestanden, beide arbeiteten gemeinsam, standen aber nicht in organischem Zusammenhang. Ein solcher wurde im Jahre 1892 in der Weise hersgestellt, daß der ständige Ausschuß des Bereins für technische Ansgelegenheiten (§ 10 Ziff. V der Satungen) nach einem neuen § 14 der Satungen "im Bedarssfall zur Technikerversammlung erweitert werden kann, an der sämtliche Bereinsberwaltungen durch einen oder mehrere Abgeordnete teilzunehmen berechtigt sind". In demselben Paragraphen werden die Bestimmungen über die Zuständigkeit und die Geschäftsssührung der Technikerversammlung getroffen.

Die Technikerversammlungen haben sich ununterbrochen mit der Fortbildung und Berbesserung der technischen Einrichtungen beschäftigt und ihre, auf reichen Ersahrungen beruhenden und von den tüchtigken Sachkennern geleiteten Arbeiten erfreuen sich großen Ansehens bei den Sisenbahnen nicht nur in Mitteleuropa. Wie die Technikerversammlung überall die Bedürfnisse des Berkehrs und den Gang seiner Entwicklung erkannt hat, geht auch daraus hervor, daß sich ihre Beratungen schon im Ansang der 60 er Jahre des vorigen Jahrhunderts der Aufgabe zuwandten, durch den Bau billigerer Sisenbahnen auch die Landesteile dem Eisenbahnverkehr zu erschließen, für die die Anlage von Hauptbahnen zu kostspielig war. Diese einfacheren Bahnen nannte man das mals Sekundärbahnen. Die Beratungen kamen erst im Jahre 1873 zum Abschluß. Das Eingreisen des Vereins auch in dieser wichtigen Frage hat zweisellos zur Förderung des Nebens und auch des Kleinsbahnbaus beigetragen.

Die zurzeit im Vereinsgebiete gestenden technischen Bestimmungen sind: 1. die technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt= und Nebenbahnen nach den Besichlüssen der Vereinsbersammlung vom 3./5. September 1908 nebstzwei Nachträgen vom Jahre 1910 und 1912, und 2. die Grundzüge über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Lokalbahnen, die in derselben Vereinsversammlung beschlossen worden sind. Lokalbahnen sind, im Unterschied von Nebenbahnen, deren technische Eins

richtungen in den meisten Beziehungen denen der Hauptbahnen gleichen, "vollspurige oder schmalspurige Bahnen untergeordneter Bedeutung, die dem öffentlichen Verkehr, jedoch vorwiegend dem Nahverkehr dienen, mit Maschinenkraft betrieben werden, und bei denen in der Regel die Fahrgeschwindigkeit von 25 km in der Stunde nicht überschritten wird. Hierzu gehören auch die Kleinbahnen".

In der vom Berein deutscher Eisenbahnverwaltungen bei Geslegenheit seines 50 jährigen Bestehens herausgegebenen Festschrift wird (Seite 72) zutreffend bemerkt: "So haben die Technikerversammlungen und die technischen Ausschüsse das dem ersten Entwurf der technischen Bereinbarungen zugrunde liegende Ziel erfüllt, die sämtlichen Bahnen des Bereins als ein einheitliches Netz in Bau, Ausrüstung und Bestrieb übereinstimmend zu gestalten."

Außer den vorstehend geschilderten allgemeinen, grundsätlichen Bestimmungen über die tunlichste Ginheitlichkeit im Bau, Betrieb und Berkehr der deutschen und der österreichisch-ungarischen Gisenbahnen hat der Berein deutscher Gisenbahnverwaltungen auch sonst noch auf einzelnen Gebieten die Bereinheitlichung der Einrichtungen teils angeregt, teils erreicht. Hierher gehören seine Anregungen auf dem Bebiete des Fahrplanwesens, auf Herstellung einer einheitlichen Gifenbahnzeit, der Einheit von Maß, Gewicht und Münze, Anregungen, die auf die bon anderen Stellen getroffenen Magnahmen nicht ohne Ginfluß gewesen sind. Die Aufstellung der Fahrpläne des internationalen Verkehrs, also auch des Verkehrs zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn erfolgt seit dem Jahre 1872 durch die eur opäisch e Fahrplankonfereng, die früher zweimal, seit 1910 einmal jähr= lich zusammentritt, die feste Grundsätze über die Fahrplänc des durchgehenden Berkehrs, durch die die Fahrpläne des Binnenverkehrs vielfach beeinflußt werden, aufgestellt hat und in der regelmäßig über die Fortbildung der Fahrpläne beraten wird. Neben ihr besteht die so= genannte Bagenbeistellungskonferenz, in der über die Beteiligung der einzelnen- Verwaltung an der Bestellung der Personen= und Gepäckwagen im durchgehenden Verkehr verhandelt wird.

[&]quot; Diese Cinteilung der Eisenbahnen durch den Berein stimmt nicht mit der Einteilung in Preußen und in Österreich. Auf die Unterschiede hier einzugehen, liegt kein Anlaß vor.

Von einem Einfluß auf die Eisenbahntarife hat sich der Verein grundfählich ferngehalten. Nur vereinzelt ift über Tariffragen — meift ohne praktijches Ergebnis — verhandelt worden. Rur e i n e tarifarijche Bestimmung befindet sich im Betriebereglement, fie betrifft die Fahr= preisermäßigung für Kinder. Zur Erleichterung des Personen= verkehrs auf den Bereinsbahnen hat der Berein beigetragen einmal durch Festsetzung einheitlicher Breise und Beförderungsbedingungen für Sonderzüge, solvie die Einstellung besonderer Bersonen=, Rranken = und Gebäckwagen. Die Beratungen hierüber geben zurück bis zum Jahre 1865, sie dauerten lange und waren bei den vielen entgegenstehenden Interessen und der Berschiedenartigkeit der Ginrichtungen recht schwierig, die ersten Bestimmungen traten am 1. Januar 1878 in Geltung. Jest find fie enthalten in einer Zusatbestimmung gu § 11 des Vereinsreglements. Sodann ift dem Berein zu verdanken die Berbejferung des Bereinsreiseberkehrs durch die Ginrichtung der gu= jammengestellten (früher jagte man kombinierbaren) Fahr= scheinhefte. Eine österreichische Berwaltung, die k. k. Direktion für den Staatseisenbahnbetrieb in Wien gab hierzu im Jahre 1878 die Anregung; die Ginführung erfolgte, da sich der Festsetzung der ein= zelnen Bestimmungen mancherlei Schwierigkeiten entgegenstellten, erst auf Beschluß der Vereinsversammlung in Wien (1882) am 20. Mai 1884. Nicht nur auf den deutsch-österreichischen, sondern auf den gesamten internationalen Reiseverkehr hat die Ginrichtung sehr befruchtend eingewirkt trop der vielen Mängel und Unbequemlichkeiten, die mit der Ausstellung und Benutung dieser Fahrscheinhefte ber= bunden find. Die eine Zeitlang sehr starke Benutung dieser Fahrtaus= weise hatte wohl ihren Grund darin, daß ursprünglich die meisten Verwaltungen Fahrpreisermäßigungen für sie gewährten. Seitdem diese Ermäßigungen teils gang aufgehoben, teils wesentlich eingeschränkt worden sind, hat der Berkehr auf Fahrscheinheften bedeutend abgenommen. Ihm hatte sich nach und nach eine große Anzahl dem Berein nicht angehöriger Gisenbahnen sowie auch Schiffahrtsgesellschaften angeichloffen.

Bon nicht zu unterschätzender Bedeutung für die Entwicklung des Bereins und die innigere Gestaltung der Beziehungen seiner Mitglieder und der im Berein tätigen Personen haben beigetragen die Gewährung freier Fahrt auf den Bereinsbahnen an die Mitglieder und Angestellten der leitenden Eisenbahnbehörden, sowie die Erleichterung des Dienst-

telegrammberkehrs auf den Telegraphenlinien der Bereinsbahnen. Schon im Jahre 1847 wurde ein sogenanntes Freikarten für einzelne ment aufgestellt, wonach eine Anzahl von Freikarten für einzelne Beamte ausgestellt werden konnten, die nicht allein zur unentgeltlichen Fahrt, sondern auch zur Besichtigung der Bahnen und der Anlagen berechtigten. Mit diesen "Bereinskarten" (wie sie später genannt wursen) wurde aber mancherlei Mißbrauch getrieben, sie wurden im Jahre 1886 ausgehoben und seitdem wird das Freikartenwesen auch im Bereinsgebiet nach anderen Grundsätzen geregelt durch den deutschen, österzeichischen und ungarischen Eisenbahnen gehören.

Die dienstlichen Telegramme zwischen den Bereinsbahnen (mit Ausnahme einiger kleiner und der rumänischen Staatsbahnen) werden gebührensrei befördert. Die Bestimmungen darüber sind in dem Überseinkommen, betressend den Diensttelegrammverkehr auf den Telesgraphenlinien des Bereins deutscher Eisenbahnverwaltungen veröffentslicht, das in seiner jezigen Fassung seit Dezember 1911 mit einem Nachtrag vom 1. Dezember 1912 in Geltung steht. Die ersten Bersuche, ein solches Übereinkommen zustande zu bringen, gehen zurück bis auf das Jahr 1875; die Berhandlungen wurden dadurch erschwert, daß Telegraphenwesen in den einzelnen Staaten auf verschiedener Rechtsgrundlage beruhte, und es gelang erst allmählich, über den die Staatsgrenzen überschreitenden Telegraphenverkehr sich zu verständigen.

III.

2. Das deutsche Sandelsgesethuch, die Reichsverfassung und das (Berner) internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Die bisher geschilderte Entwicklung des Eisenbahnwesens im Deutsschen Reich, Österreich und Ungarn beruht auf freiwilligen Bereinsbarungen der Eisenbahnverwaltungen. Die Staaten hatten darauf nur insofern einen gewissen Einfluß, als viele Eisenbahnen ihnen gehörten und sie als Aufsichtsbehörden auch den Privatbahnen die Genehmigung zum Abschluß der Bereinsbereinbarungen erteilen konnten.

Diese Rechtslage änderte sich mit dem deutschen Handelsgesethuch, das in den meisten deutschen Staaten im Laufe des Jahres 1862, in Österreich unter dem 17. Dezember 1862 eingeführt worden ist. Ein

dem deutschen und dem österreichischen gleiches Sandelsgesekbuch ist in Ungarn erst nach bem sogenannten Ausgleich im Jahre 1868 ein= geführt worden. Das Sandelsgesethuch behandelt im fünften Titel das Frachtgeschäft, und zwar im ersten Abschnitt (Art. 390—421) das Frachtgeschäft überhaupt, im zweiten Abschnitt (Art. 422-431) das Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere. Bei der Beratung des Entwurfs des Handelsgesethuchs erster und zweiter Lesung in den jogenannten Rürnberger Konferenzen war beschlossen worden, die Bestimmungen über das gewöhnliche Frachtgeschäft auch Anwendung finden zu laffen auf die Gifenbahnen, mit der Maggabe, daß Berträge der Gifenbahnen, durch die die gesetzlichen Berpflichtungen des Frachtführers zum Schadenersat beschränkt oder aufgehoben werden, feine gejetliche Wirkung haben sollten, während der gewöhnliche Fracht= fuhrmann, die Schiffer und die Postanstalten solche Berträge rechts= gültig abschließen durften (Art. 394, 376 des Entwurfs zweiter Lefung). Hierdurch wurde die Stellung der Eisenbahnen wesentlich verschlechtert. Bisher war es nicht zweifelhaft gewesen, daß im Frachtvertrag auch die Saftung der Eisenbahnen für Verlust und Beschädigung geregelt werden konnte.

Der Berein deutscher Eisenbahnverwaltungen beschloß in seiner Generalversammlung in Triest im Jahre 1858 gegen die Beschlüsse der Nürnberger Konferenz vorzugehen, arbeitete eine Denkschrift aus, in der die Bedenken der Eisenbahnen dargelegt und Borschläge über eine andere Regelung des Eisenbahnstrachtrechts gemacht wurden. Der Berein hatte die Genugtuung, daß diese Borschläge nach Prüfung durch die Regierungen angenommen und als zweiter Abschnitt des sünsten Titels des Handelsgesetzbuchs den Bestimmungen über das gewöhn = liche Frachtgeschäft zugefügt wurden.

Hiermit war eine gesetlich e Grundlage für das Eisenbahn = fracht geschäft in allen dem Deutschen Bunde angehörigen Staaten geschaffen, und der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen mußte sein Betriebsreglement diesem Gesetze anpassen. Es geschah dies durch eine Umarbeitung, die endgültig am 1. März 1865 in Kraft getreten ist. Das Betriebsreglement nahm die Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs tunlichst wörtlich auf. Die Eisenbahnen des Deutschen Bundes, also die deutschen und die österreichischen waren damit einerseits in ihrer Vertragssreiheit beschränkt, anderseits war nunmehr ein gemeinsiames Recht für sie vorhanden und damit das Band zwischen ihnen

fester geknüpft. Für den internationalen Berkehr des Bereins hatte diese Anderung die erfreuliche Folge, daß an Stelle der Billkür der Cisenbahnen das Gesetz und eine gesetzlich gesicherte Stellung der Berfrachter gegenüber den Eisenbahnen trat.

Im Art. 45 der Berfassung des Norddeutschen Bun= des, später des Deutschen Reichs, ift bestimmt, dag das Reich dahin "wirken wird", daß baldigst auf allen deutschen Gisenbahnen über ein stimmen de Betrieb sreglement seingeführt wer= den. Siernach wurde mit Wirkung bom 1. Oktober 1870 ein Betriebs= reglement für die Gisenbahnen Deutschlands eingeführt, das zunächst genau mit dem des Bereins deutscher Eisenbahnverwaltungen übereinstimmte. Bahern hat nach seinem Reservatrecht (Art. 46 [2]) der Berfassung ein eigenes, dem deutschen sachlich gleiches Betriebsreglement eingeführt. Das deutsche Betriebsreglement wird vom Bundesrat aufgestellt. Es war nun nicht ausgeschlossen, daß die bisher einheitliche Entwicklung dieses Reglements durch den Berein nicht fortdauere, daß das Deutsche Reich, die österreichisch=ungarische Regierung und der Ver= ein deutscher Eisenbahnverwaltungen je ein besonderes Reglement für ihr Gebiet aufstellen würden. Für den Verkehr in Mitteleuropa wäre es recht bedenklich gewesen, wenn die bisher so glückliche einheitliche Entwicklung des Berkehrsrechts aufgehört hätte. In Erkenntnis deffen verständigten sich die Regierungen des Deutschen Reichs und Österreich-Ungarns dahin, die jach lich e Gleichheit ihrer Reglements aufrecht= zuerhalten und dahin zu streben, daß auch die Übereinstimmung der staatlichen mit dem Bereinsreglement fortdauere. Zunächst erließ Öster= reich ein dem deutschen fast gleichlautendes Betriebsreglement vom Sodann wurde im Interesse des Berkehrs und der 1. Juli 1872. Eisenbahnen eine Revision der Betriebsreglements durch gemeinsame Beratungen der Behörden des Deutschen Reichs und Österreich-Ungarns cingeleitet. Sie führte zu den übereinstimmenden Reglements der beiden Staaten vom 11. Mai 1874. Ein diesen gleiches Bereinsreglement trat am 1. Juli 1876 in Kraft.

Die Erhebung des deutschen Handelsgesetzbuchs zu einem Bundessgesetz durch die Reichsgesetze vom 5. Juli 1869 und 15. Juni 1872 und Berträge mit den übrigen deutschen Bundesstaaten war auf die Entwicklung des deutschsöfterreichischen Eisenbahnverkehrsrechts ohne Einfluß.

Eine neue Bendung in den Grundlagen der rechtlichen Beziehungen

zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn trat ein mit dem internationalen Übereinkommen über den Eisensbahn frachtberkehr vom 14. Oktober 1890, das am 1. Januar 1893 in Kraft getreten ist. Dieser Staatsvertrag läßt sich bezeichnen als ein internationales Gesetz über das Frachtgeschäft, soweit es sich zwisch en den Eisenbahnen der Vertragsstaaten abspielt. Zu den Vertragsstaaten gehören außer dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn fast alle Staaten des festländischen Europas.

Der Abschluß eines solchen Übereinkommens wurde im Jahre 1874 von der Schweiz angeregt, der erste Entwurf von dieser im Jahre 1876 ausgearbeitet. Die Anschauungen der Regierungen des Deutschen Reichs, Öfterreichs und Ungarns begegneten sich wieder darin, daß es erwünscht sei, wenn bei den Beratungen über diese Entwürfe die drei Staaten Sand in Sand gingen. — Eine Reihe von Underungs= vorschlägen zu dem Schweizer Entwurf, die die deutsch en Vertreter der ersten Berner Konferenz im Jahre 1878 vorlegten, waren in ge= meinsamen Beratungen der drei Staaten im Jahre 1877 ausgearbeitet. Auch bei den Beratungen der übrigen Konferenzen standen die drei Staaten ununterbrochen in Fühlung, und in der Zwischenzeit fand über wichtige grundsätzliche Fragen ein Meinungsaustausch statt. Die Folge war, daß der Inhalt des Übereinkommens im ganzen mit dem Bereinsbetriebsreglement übereinstimmte. Bei den grundsätlichen Abweichungen in einzelnen wichtigen Bunkten war den Bünschen des Berkehrs und den bewährten Rechtsverhältniffen anderer Bertrags= staaten Rechnung getragen.

Das Zusammenarbeiten der verbündeten Staaten wurde fortsgesett bei der Weiterbildung des Internationalen Übereinkommens, die nach Art. 59 in regelmäßig — jeht alle fünf Jahre — stattfindenden Revisionskonserenzen ersolgt. Derartige Konserenzen sind abgehalten in den Jahren 1893, 1896 und 1905. Über die dort zu stellenden Ansträge haben sich die drei Staaten stets vorher verständigt, Meisnungsverschiedenheiten in allen wichtigen grundsählichen Fragen ausgeglichen, so daß es nur vereinzelt vorkam, daß die Vertreter auf den Konserenzen nicht miteinander stimmten. Die Konserenzen haben zu Nachtragsübereinkommen (vom 16. Juli 1895, 16. Juli 1898 und 19. September 1906) geführt. An den Grundlagen des Übereinkommens ist darin nichts geändert worden. In einer im Jahre 1912 abgehaltenen Konserenz wurde über eine Änderung der Liste der bedingungsweise zu

befördernden Gegenstände beraten; ihre Vorschläge sind noch nicht genehmigt, eine für das Jahr 1915 vorgesehene Revisionskonferenz ist infolge des Krieges auf unbestimmte Zeit vertagt worden.

Die Fortbildung des internationalen Frachtrechts wird auch gefördert durch das im Jahre 1903 gebildete Internationale Transport-Komitee, dem — unter Borsitz der österreichischen Staatsbahnen — die Bertragsstaaten mit Ausnahme von Rußland angehören, und das sich die Aufgabe gestellt hat, die in die einzelnen internationalen Tarife aufzunehmenden Zusatz bestimmungen zum Internationalen Übereinkommen ein heitlich zu gestalten und damit die Aufrechterhaltung und die weitere Fortbildung des einheitlichen Rechts zu sichern.

Besondere Vereinbarungen sind auf Grund des § 1, Abs. 3 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen über erleichterte Bedingungen der Beförderung der bom internationalen Berkehr ausgeschlossen oder bedingungsweise zu diesem Berkehr zugelaffenen Begenstände zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn abgeschloffen worden. Sandel und Induftrie legen auf möglichst leichte und einfache Beforderung vieler dieser für den Gisenbahnverkehr gefährlichen Gegenstände auch im zwischenstaatlichen Berkehr großen Wert. Der einzelne Staat ift in der Lage, solchen Bunschen weit entgegenzukommen; bei der Verschiedenheit der wirtschaftlichen und der Rechtsberhältnisse in den Vertragsstaaten war ein solches Entgegenkommen im Gesamtverkehr des Internationalen Übereinkommens nicht immer möglich, es mußten, wo die Gegenstände nicht gang bon der Beförderung auszuschließen waren, schwerere Bedingungen gestellt werden. Im Nachbar- und im Wechselverkehr einzelner Bertragsstaaten konnten ohne Gefährdung des Eisenbahnbetriebs wieder leichtere Bedingungen aufgestellt werden, deren Abschluß durch die Ausführungsbestimmungen a. a. D. vorgesehen ift. Die nahen wirt= schaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn, die in den wichtigsten Bunkten gleichartige Gestaltung des Gijenbahnbetriebs gestatteten, daß von dieser Befugnis ein umfassender Gebrauch gemacht wurde. Die verschiedenen im Laufe der Zeit getroffenen Ber= einbarungen — die lette, jett in Geltung stehende ist vom 4. Mai 1912 (ABBI S. 265) — zeigen das Bestreben, den Wechselverkehr auch dieser Gegenstände soweit als irgend möglich dem Binnenverkchr der beteiligten Staaten gleich zu behandeln.

Die Folge des Abschlusses des Internationalen Übereinkommens war, daß seine Bestimmungen wortgetreu in den Abschnitt des Bereinssetriebsreglements über den Güterverkehr aufgenommen werden mußten. Auf diesem Gebiet konnte der Berein eine selbständige Tätigkeit nicht mehr entfalten, er mußte sich darauf beschränken, Zusasebestimmungen zu einzelnen Artikeln, soweit dies gestattet war, einzussügen.

Auf den Binnenberkehr der Bertragsstaaten bezieht sich das übereinkommen nicht. Wir haben oben gesehen, daß in den Jahren 1871—1874 das Deutsche Reich, Österreich und Ungarn sich über gleichslautende Betriebsreglements für den Binnenverkehr verständigt haben. Nach dem Abschluß des Berner Übereinkommens hielten die drei Staaten — wie die meisten übrigen Bertragsstaaten — für höchst wünschenswert, daß das innere Recht dem internationalen soweit als irgendmöglich angepaßt werde. Es waren also die Betriebsreglements wieder umzuarbeiten. Die verbündeten Staaten verständigten sich, auch hierbei weiter Hand in Hand zu gehen mit dem Ziele, die Überseinstimmung des Binnen reglements soweit als irgendmöglich beizusbehalten.

Eine volle Übereinstimmung des deutschen Betriebsreglements mit dem Internationalen Übereinkommen ließ sich mit Rücksicht auf Urt. 423 des (früheren) Handelsgesethuchs zunächst nicht erreichen. Der Artikel verbietet die Änderung einzelner, besonders der auf die Haftung für Berlust, Beschädigung usw. bezüglichen Bestimmungen des Handelsgesethuchs durch Berträge zuungunsten der Verfrachter. Für Österreich und Ungarn war durch ein besonderes Gesetz im Jahre 1891 dieses Hindernis für die Betriebsreglements dieser Staaten beseitigt.

Bei Beratungen zwischen Vertretern der drei Staaten in den Jahren 1891 und 1892 gelang es — abgesehen von den vorstehenden und einigen sonst nicht zu vermeidenden Abweichungen —, über völlig gleichlautende Betriebsreglements eine Verständigung herbeizuführen. Die neuen Reglements traten am 1. Januar 1893 gleichzeitig mit dem Internationalen Übereinkommen in Kraft. Das deutsche Betriebsereglement erhielt bei dieser Gelegenheit den Titel: Eisenbahne verkehrs ord nung. Aus staatsrechtlichen Gründen konnten Österereich und Ungarn diese Änderung des Titels nicht annehmen.

Hiermit war auch die Beibehaltung des einheitlichen Eisenbahnsfrachtrechts für den Binnenverkehr der Staaten angebahnt, und auch Schriften 155. II.

diese Einheit ist bis jest aufrechterhalten worden. Sie erstreckt sich nicht allein auf den Güterverkehr, sondern auch auf die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expresgut, Leichen und lebenden Tieren. Die Bestimmungen über diese letteren Gegenstände konnten ohne Rücksicht auf das Internationale Übereinkommen in das Bereinse betriebsreglement aufgenommen werden.

Die rechtlichen Grundlagen der Binnenreglements find allerdings nicht unverändert geblieben. Mit der Einführung des deutschen Handelsgesethuchs vom 10. Mai 1897 am 1. Januar 1900 war die Gleichheit des Handelsgesethuchs der drei Staaten beseitigt. In dem neuen deutschen Sandelsgesethuch waren die Bestimmungen über das Gifenbahnfrachtrecht denen des Internationalen Übereinkommens gang gleich gemacht, der Gisenbahnverkehrsordnung war die Bedeutung einer Rechtsberordnung beigelegt, und der siebente Abschnitt des dritten Buchs (früher Abschnitt 2 des fünften Titels) wurde auch auf die Beförderung von Personen auf den Gisenbahnen ausgedehnt. Die Eisenbahnverkehrsordnung mußte infolgedessen umgearbeitet, meisten und wichtigsten Abweichungen bon den öfterreichischen und ungarischen Betriebsreglements konnten beseitigt werden. Die neue deutsche Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 trat am 1. Januar 1900 gleichzeitig mit dem Handelsgesethuch in Kraft. Das österreichische Betriebsreglement vom 20. Dezember 1892 wurde durch einen Nachtrag ergänzt.

Aus Gründen, über deren Berechtigung man zweifelhaft sein kann und worüber ich mich hier nicht aussprechen will, wurde im Jahre 1906 vom deutschen Reichseisenbahnamt und ziemlich gleichzeitig von der öfterreichischen Regierung eine neue Umarbeitung der Eisenbahns verkehrsordnung in Angriff genommen. Die Entwürfe der neuen Eisensahnverkehrsordnung wurden vom Reichseisenbahnamt in Berbindung mit den deutschen Bundesregierungen und unter Juziehung von Berstretern von Handel, Gewerbe und Landwirtschaft ausgearbeitet und in wiederholten gemeinsamen Konferenzen mit Vertretern der öfterzeichischen und ungarischen Regierungen durchberaten. Das Ergebnissind die deutsche Sisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908, in Kraft getreten am 1. April 1909 (RGBI. 1909 S. 93 ff.) und das

⁷ Bgl. v. der Lehen. Reuerungen des internationalen und des Binnenvertehrswesen der mitteleuropäischen Staaten in der Zeitschrift f. d. gesamten Handelsverkehr. LXV. S. 1 ff.

österreichische und das ungarische Betriebsreglement vom 11. No= vember 1909, in Kraft getreten am 1. Januar 1910 (AGBI. Ar. 172). Diese Ordnungen stimmen durchweg miteinander überein, nur gang wenige Abweichungen sind vorhanden. Sachlich ist auch gegenüber den früheren Ordnungen wenig geändert, aber in dem Aufbau und im Text sind sie völlig umgestaltet, vor allem in dem Abschnitt über die Beförderung von Gütern. Bährend früher Wert darauf gelegt war, daß die Bestimmungen des internationalen und des inneren Rechts auch im Wortlaut übereinstimmten, daß der Stoff der beiden Rechte gleichartig geordnet war, hat man sich bei der neuen Umarbeitung über diese Rücksichten hinweggesett, immer in der Meinung, daß ungeachtet der Berichiedenheit des Wortlauts dem Sinne nach die Gleichheit des internationalen und des Binnenrechts bestehen geblieben sei. Es war beabsichtigt, diese äußerlichen Unstimmigkeiten durch Anderungen des Internationalen Übereinkommens zu beseitigen. Dies ist auf der vorerwähnten Konferenz des Jahres 1912 in dem Berzeichnis der bedingungsweise zu befördernden Gepäckstücke im wesentlichen gelungen - aber die von dieser Konferenz ausge= arbeiteten Entwürfe harren noch der Genehmigung durch die Bertrags= staaten. Für die nächste Revisionskonferenz waren von Österreich und Ungarn, dem Vernehmen nach in Übereinstimmung mit der Schweiz und im Einverständnis mit dem Deutschen Reich Unträge vorbereitet, die eine Umarbeitung des ganzen Internationalen Übereinkommens nach dem Mufter der deutschen und österreichischen Ordnungen bezweckten. Bielleicht wäre es gelungen, die Zustimmung der Mehrheit der Bertragsstaaten zu diesen Anträgen zu gewinnen. Jedenfalls wäre die Aufgabe der Antragsteller keine leichte gewesen, zumal es nach den Erfahrungen der früheren Konferenzen biel Mühe gemacht hätte, die Übereinstimmung des deutschen und des französischen Tertes aufrechtzuerhalten. Einstweilen muß man sich mit der nicht erfreulichen Tatsache abfinden, daß die äußere Gleichheit der Binnenverkehrsrechte und des internationalen Übereinkommens, damit auch der Bestim= mungen über den Güterverkehr im Bereinsbetriebsreglement, für das Deutsche Reich, Österreich und Ungarn beseitigt ift.

Welchen Einfluß der Krieg auf den Fortbestand des Internationalen Übereinkommens hat, darüber gehen die Meinungen auch der Rechtskundigen auseinander. Die Wehrheit hält wohl mit Recht dafür, daß das Internationale Übereinkommen zu den Staatsverträgen gehört, die nicht ohne weiteres als durch den Krieg aufgehoben gelten⁸. Eine andere Frage ist, ob nicht nach Beendigung des Krieges einzelne Staaten von ihrem Kündigungsrecht Gebrauch machen und aus dem Übereinkommen ausscheiden werden. Das muß man abwarten. Daß die verbündeten drei Reiche dieses staatsrechtliche Band nicht lösen werden, dessen können wir sicher sein.

IV.

3. Die Staatsverträge und die Sandelsverträge.

Über den Eisenbahnverkehr zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn sind Festsetzungen getroffen in den Staatse verträgen über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen zwischen den Staatsgebieten der drei Länder und, wie bereits im Eingang bemerkt, in den Handelsverträgen, zuletzt dem jetzt geltenden Handelse und Zollvertrage vom 6. Dezember 1891 (RGBl. 1892 S. 3 ff.) mit Zusatze vertrag vom 25. Januar 1905 (RGBl. 1906 S. 43 ff.).

Die Bestimmungen über den Eisenbahnverkehr sind in den meisten Staatsverträgen über die Anlage von Eisenbahnen, die die Grenze der beteiligten Staaten überschreiten, im wesentlichen die gleichen. Sie lauten beispielsweise in dem Staatsvertrag zwischen Preußen und Österreich vom 5. August 1867, betreffend die Erweitezrung der Eisenbahnverbindung zwischen den beiderseitigen Staatszgebieten (GS. 1867 S. 1765 fs.) Art. XIV:

"Es sollen sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit der Absertigung keine Unterschiede zwischen den Bewohnern beider Staaten gemacht werden; namentlich sollen die aus dem Gebiet des einen Staats in das Gebiet des anderen Staats überzgehenden Transporte weder in Beziehung auf die Absertigung noch rücksichtlich der Besörderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus dem betreffenden Staat abgehenden oder darin versbleibenden Transporte."

Diese Bereinbarungen sind unkundbar. Sie wurden also nur unter Zustimmung aller Beteiligten abzuändern sein.

⁸ Bgl. auch Zeitschrift für den internationalen Gisenbahntransport. 1915. April S. 62 ff.

⁹ Bgl. hierüber, sowie über die Bedeutung und Entwicklung derartiger vertragsmäßiger Bestimmungen: Nosenthal, Gütertarispolitif der Eisenbahnen. 1914. S. 39-53.

Unders verhält es sich mit den in den Handels- und Zollverträgen regelmäßig enthaltenen Bestimmungen über den Eisenbahnverkehr. Sie werden nur für die Dauer der Berträge abgeschlossen. Die des Handels- und Zollvertrags mit Österreich-Ungarn sind die folgenden:

handels= und Zollvertrag mit Österreich=Ungarn vom 6. Dezember 1891

und Zusatbertrag bom 25. Januar 1905.

Artikel 1 des Handelsvertrags.

Die vertragschließenden Teile verpflichten sich, den gegenseitigen Berkehr zwischen ihren Landen durch keinerlei Ginfuhr=, Aussuhr= oder Durchsuhrverbote zu hemmen.

Ausnahmen hiervon dürfen nur ftattfinden:

- a) bei Tabak, Salz, Schießpulber und sonstigen Sprengstoffen sowie bei anderen Artikeln, welche in dem Gebiete eines der bertragschließenden Teile den Gegenstand eines Staatsmonopols bilden;
- b) aus Gesundheitspolizeirucksichten:
- c) in Beziehung auf Kriegsbedürfnisse unter außerordentlichen Umftanden.

Artikel 15 des handelsvertrags.

Auf Eisenbahnen soll sowohl hinzichtlich der Beförderungspreise als der Zeit und Art der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern der Gehiete der vertragschließenden Teile gemacht werden. Namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Teils in das Gebiet des anderen Teils übergehenden oder das letztere transitierenden Transporte weder in bezug auf die Abfertigung noch rücksichtlich der Besörderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus dem Gebiete des betreffenden Teils abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Für den Personen= und Güterverkehr, welcher zwischen Eisenbahnstationen, die in dem Gebiete des einen vertragschließenden Teils geslegen sind, innerhalb dieses Gebiets mittels ununterbrochener Bahnsverbindung stattfindet, sollen die Tarife in der gesetzlichen Landesswährung dieses Gebiets auch in dem Falle aufgestellt werden, wenn die für den Verkehr benutzte Bahnverbindung ganz oder teilweise im Betriebe einer Bahnanstalt steht, welche in dem Gebiete des anderen Teils ihren Six hat.

Auf Anschlußstreden und insoweit es sich lediglich um den Verkehr zwischen den zunächst der Grenze gelegenen beiderseitigen Stationen handelt, soll bei Einhebung der im Personen- und Güterverkehr zu entrichtenden Gebühren auch in dem Falle, wenn der Tarif nicht auf die gesetzliche Landeswährung der Einhebungsstelle lautet, die Annahme der nach den Gesetzen des Landes, in welchem die Einhebungsstelle gelegen ist, zulässigen Jahlungsmittel mit Berücksichtigung des jeweiligen Kurswerts nicht verweigert werden.

Die hier geregelte Annahme von Zahlungsmitteln soll den Bereinsbarungen der beteiligten Sisenbahnverwaltungen über die Abrechnung in keiner Beise vorgreisen.

Schlußprotokoll.

Bu Artikel 15 des Bertrags

(in der durch Artitel 5, IX des Zujagvertrags abgeanderten Faffung).

Die vertragschließenden Teile sind darüber einig, daß die Frachtstarise und alle Frachtermäßigungen oder sonstigen Begünstigungen, welche, sei es durch die Tarise, sei es durch besondere Unordnungen oder Bereinbarungen, sür Erzeugnisse der eigenen Landesgebiete geswährt werden, soweit es sich nicht um Transporte zu milden oder öffentlichen Zwecken handelt, den gleichartigen, aus dem Gebiete des einen Teils in das Gebiet des anderen Teils übergehenden oder das setztere transitierenden Transporten bei der Besörderung auf derselben Bahnstrecke und in derselben Berkehrsrichtung in gleichem Umfang zu bewilligen sind.

Demgemäß sind insbesondere die auf der Beförderungsstrecke bei gebrochener Abfertigung auf Grund der Lokal- beziehungsweise Berbandstarife sich ergebenden Frachtsätze auf Berlangen des anderen Teils auch in die direkten Tarife einzurechnen.

Artifel 16 des Sandelsvertrags (in der durch Artifel 1, III des Zusagvertrags abgeänderten Fajfung).

Die vertragschließenden Teile werden dahin wirken, daß der gegenseitige Eisenbahnverkehr in ihren Gebieten durch Herstellung unmittelsbarer Schienenverbindungen zwischen den an einem Orte zusammenstreffenden Bahnen und durch Überführung der Transportmittel von einer Bahn auf die andere möglichst erleichtert werde.

Die vertrasschließenden Teile sichern sich gegenseitig auf dem Gebiete des Eisenbahntariswesens, insbesondere auch bei Anträgen auf Herstellung direkter Personens und Frachttarife, nach Maßgabe des tatsächlichen Bedürfnisses, tunlichste Unterstützung zu. Bestimmungen des Schlußprotokolls zu Artikel 16 (siehe bei Artikel 18).

Artifel 17 des Handelsvertrags (in der durch Artifel 1, IV des Zusahvertrags abgeänderten Fassung).

Die vertragschließenden Teile verpflichten sich, den Sisenbahnverkehr zwischen den beiderseitigen Gebieten gegen Störungen und Behinderungen sicherzustellen. Sie werden dahin wirken, daß dem Bedürfnisse des durchgehenden Berkehrs durch Herstellung ineinandergreifender Fahrpläne für Personen- und Güterverkehr tunlichst Rechnung getragen wird.

Artifel 18 des handelsvertrags.

Die vertragschließenden Teile werden dort, wo an ihren Grenzen unmittelbare Schienenverbindungen vorhanden sind und ein Übergang der Transportmittel stattfindet, Waren, welche in vorschriftsmäßig verschließbaren Wagen eingehen und in denselben Wagen nach einem Orte im Innern befördert werden, an welchem sich ein zur Abfertigung befugtes Zolls oder Steueramt befindet, von der Deklaration, Abladung und Revision an der Grenze, solvie vom Kolloverschluß srei lassen, insofern jene Waren durch Übergabe der Ladungsverzeichnisse und Frachtbriese zum Eingang angemeldet sind.

Waren, welche in vorschriftsmäßig verschließbaren Eisenbahnwagen durch das Gebiet eines der vertragschließenden Teile ausgeführt oder nach dem Gebiete des anderen ohne Umladung durchgeführt werden, sollen von der Deklaration, Abladung und Revision, sowie vom Kolloverschlusse sowohl im Innern als an den Grenzen frei bleiben, insofern dieselben durch Übergabe der Ladungsverzeichnisse und Frachtsbriefe zum Durchgang angemeldet sind.

Die Verwirklichung der vorstehenden Bestimmungen ist jedoch das durch bedingt, daß die beteiligten Sisenbahnverwaltungen für das rechtseitige Sintreffen der Wagen mit unverletzem Verschlusse am Absfertigungsamt im Innern oder am Ausgangsamt verpflichtet seien.

Insoweit von einem der vertragschließenden Teile mit dritten

¹⁰ Der zweite Sat ift in bem Bufatvertrag beigefügt.

Staaten in betreff der Zollabfertigung weitergehende, als die hier aufsgeführten Erleichterungen vereinbart worden sind, finden diese Ersleichterungen auch bei dem Verkehr mit dem anderen Teile, unter Voraussehung der Gegenseitigkeit, Anwendung.

Schlußprotokoll.

Bu Artikel 16 und 18 des Bertrags (in der durch Artikel 5, X des Zusahvertrags abgeänderten Fassung).

- 1. Die in den Artikeln 16 und 18 enthaltenen Bestimmungen erstrecken sich auch auf den Fall, wo eine Umladung durch Berschiedenheit der Bahngeleise nötig wird. Obgleich dieselben auf sonstige Umladungen von Sisenbahntransporten nicht aussgedehnt werden konnten, so wird doch anerkannt, daß, wo durch sehr große Entsernung der Aufs und Abladungsorte eine Umladung nötig wird, die Ausdehnung jener Begünstigungen auf Fälle, wo eine gehörig beaufsichtigte Umladung stattsindet, nicht auszuschließen sei.
- 2. (Betrifft Pfandungen.)
- 3. Man ist darüber einverstanden, daß durch die im zweiten Alinea des Artikels 18 und die vorstehend unter 2 vereinbarte Befreiung der auf Eisenbahnen transitierenden Güter und Postssendungen von der zollamtlichen Revision die Aussührung einer solchen Revision nicht ausgeschlossen sein soll, wenn Anzeigen oder begründete Bermutungen einer beabsichtigten Zollüberstretung vorliegen.
- 4. Für die Zollabsertigung im gegenseitigen Gisenbahnverkehr und für die Anwendung des Schiffsverschlusses gelten die hierüber besonders vereinbarten Bestimmungen.

Bieh seuch en über ein kommen zwischen dem Deutschen Meich und Österreich = Ungarn bom 25. Fanuar 1905 (R.•G.•B.1906 €. 287 ff.).

Artifel 5.

Letter Abfat:

Die in den Seuchengesetzgebungen der vertragschließenden Teile enthaltenen Vorschriften, welchen zufolge im Falle des Ausbruchs von ansteckenden Tierkrankheiten an oder in der Nähe der Grenze

zur Abwehr und Unterdrückung derselben der Berkehr zwischen den beiderseitigen Grenzbezirken, sowie der einen gefährdeten Grenzbezirk transitierende Berkehr besonderen Beschränkungen und Berboten unterworsen werden kann, werden durch das gegenwärtige Abkommen nicht berührt.

Schlußprotofoll.

11. Die Bestimmung im letzten Absatz des Artifels 5 des Biehseuchenübereinkommens erstreckt sich nicht auf den durchgehenden Sisenbahnverkehr in amtlich verschlossenen Waggons; hierbei soll jedoch jede Zuladung von lebendem Bieh, jede Umladung und jede Transportverzögerung im verseuchten Grenzbezirk untersagt sein.

Artifel 8.

Eisenbahnwagen, in welchen Pferde, Maultiere, Esel, Rindvieh, Schafe, Ziegen, Schweine oder Geflügel befördert worden sind, müssen nebst den zugehörigen Gerätschaften der Eisenbahnverwaltungen nach Maßgabe der gleichzeitig mit dem Viehseuchenübereinkommen vereinsbarten Bestimmungen gereinigt und desinfiziert werden.

Die bertragschließenden Teile werden die gemäß Absat 1 im Bereich eines Teils vorschriftsmäßig vollzogene Reinigung und Desinsektion als auch für den anderen Teil geltend anerkennen.

Gine Ergänzung finden diese Bestimmungen durch den Art. 11 Abs. 1 des Internationalen Übereinkommens über den Gisenbahnfrachtverkehr:

"Die Berechnung der Fracht erfolgt (in den Bertragsstaaten) nach Maßgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife. Jedes Privatübereinkommen, wodurch einen oder mehreren Absendern eine Preisermäßigung gegenüber dem Tarife gewährt werden soll, ist verboten und nichtig. Dagegen sind Tarifermäßigungen erlaubt, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bestingungen jedermann in gleicher Beise zugute kommen."

In dem Schlußprotokoll zu dem Übereinkommen wird dieser Artikel durch eine übereinstimmende Erklärung der Bertragsstaaten dahin ergänzt, daß die Bertragsstaaten sich die volle Freiheit bei der Feststellung der Binnentarise vorbehalten, daß für sie übrigens die im Art. 11 für den internationalen Berkehr festgestellten Grundsäte auch

im Binnenverkehr gelten, und daß sie es als erwünscht betrachten, wenn diese Übereinstimmung auch erhalten bleibt.

Für den Binnenberkehr des Deutschen Reichs sind die dem Art. 11 gleichen Grundsätze im § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung, sür Österzeich und Ungarn zum Teil in demselben Paragraphen des Eisenbahnsbetriebsreglements enthalten. Über die Bedingungen, unter denen Tarisbegünstigungen gewährt werden können, haben sich Österreich und Ungarn im Art. IX des Handelsvertrags vom Jahre 1907 (NGBl. Ar. 278) verständigt, in Österreich sind darüber in der BD. des Handelssministeriums vom 20. November 1895 (NGBl. Ar. 167) Anordnungen getroffen, die dem Sinne nach dem Art. 11 des Internationalen Überzeinkommens entsprechen sollen.

Durch alle diese Bereinbarungen werden, zum Teil mit denselben Worten, die hauptfächlichsten Grundfäte des Tarifrechts auch für den internationalen Berkehr der drei Staaten festgestellt, nämlich: 1. die Öffentlichkeit der Tarife; 2. die gleichmäßige Anwendung der Tarife; 3. das Berbot der Gewährung heimlicher, nicht beröffentlichter Frachtbegunftigungen. Dieje Grundfate follen nicht allein den Bewohner des eigenen Staates, sondern - das ist eine Neuheit auch den Bewohnern des Staates gegenüber, mit dem der Bertrag abgeschlossen ift, beachtet werden. Der vierte im Sandelsvertrag ent= haltene Grundsat ift der, daß sowohl in den Beforderungspreisen als in der Zeit und Art der Abfertigung zwischen den Bewohnern der Gebiete der vertragichließenden Staaten kein Unterschied gemacht werden foll. Im Schlugprotokoll wird dies noch dahin klargestellt, wohl richtiger erweitert, daß die Tarife, die Fracht ermäßigungen oder sonstigen Begünstigungen, die für Erzeugnisse des eigenen Landesgebiets gewährt werden, den gleichartigen aus dem Gebiete des einen Teils in das Gebiet des anderen Teils übergehenden oder dieses durchfahrenden Transporten bei der Beförderung auf derselben Bahnftrecke und in derfelben Berkehrsrichtung zu bewilligen find.

Hiernach gelten auch die wichtigsten Grundsätze des Sisenbahntarifrechts schon jett für den Verkehr zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn, Grundsätze, die allerdings ziemlich allgemein gehalten sind und bei deren Anwendung auf den einzelnen Fall oft genug Zweifel bestehen. Gleichwohl ist es von hohem Wert, daß man sich über diese Grundsätze verständigt hat, und bei Abschluß der Handelsverträge ist stets von allen Parteien die Wichtigkeit der Aufnahme solcher Be= stimmungen betont worden.

Im Handelsvertrage sind außerdem einige Wünsche ausgesprochen, deren Erfüllung dem internationalen Berkehr förderlich sein würde: tunlichste Herstellung direkter Tarise und ineinandergreisender Fahrpläne, Erleichterung des Bechselverkehrs durch Herstellung unmittelsbarer Schienenverbindungen, Gestattung des Übergangs der Transportmittel, tunlichste Erleichterung der Jollabsertigung beim Grenzübergang. Diese Bünsche und Bersprechungen haben praktisch wohl nicht allzu große Bedeutung, sie zeigen aber, daß schon unter den jezigen Berhältnissen bei den Regierungen des Deutschen Reichs, Österreichs und Ungarns eine richtige Auffassung dasür besteht, daß und mit welschen Mitteln die Eisenbahnen zur Belebung und Förderung des Handelsverkehrs mitwirken können.

V.

4. Die Tarife.

Die geschichtliche Entwicklung der Gütertarise des Deutschen Reichs, Österreichs und Ungarns ist eine in vielen Beziehungen gleichsartige. Der Ausbau der Lokaltarise zeigt in seinen Grundzügen neben vielen Berschiedenheiten auch mannigsache Ähnlichkeiten. Für den direkten Berkehr bestehen Berbandstarise, die ergänzt werden durch Leitungsvereinbarungen.

Das Bestreben nach einer Resorm der Eisenbahngütertarise, das heißt der Aufstellung einheitlicher Tarisvorschriften nebst Güterklassissistation an Stelle der vielen, unklaren und widerspruchsvollen Ginzelstarise trat ziemlich gleichzeitig im Deutschen Reich und in Österreich auf, die in beiden Staaten vorgenommenen Erhebungen und Untersuchungen liesen parallel, und auch ungefähr in der gleichen Zeit wurden Resormstarise eingeführt, die auf dem sogenannten gemischten Shstem beruhen.

Der deutsche Resorm-Gütertaris wurde 1877 festgestellt und nach und nach auf allen deutschen Eisenbahnen eingeführt. In Österreich und Ungarn ersolgte die Einführung des dortigen Resormtariss am 1. September 1876. Die Tarisvorschriften stimmen in den drei Staaten darin überein, daß bei der Frachtberechnung Eilgut, Stückgut und Wagenladungsgut unterschieden werden, und daß das Wagenladungsgut in Klassen eingeteilt wird, teils nach der Größe der Wagen (5000 oder 10000 kg), teils nach der Beschaffenheit und dem Werte der Güter.

Die Unterschiede der Tarife beruhen darin, daß in Deutschland nur eine Gilgut= und außer einer ermäßigten nur eine Stückgutklasse vorhanden ist, während in Österreich=Ungarn drei Gilgut= und zwei Stückgutklassen bestehen.

Die Berechnung der Frachten für sperrige Güter erfolgt in Deutschland nach anderen Grundfätzen, als in Öfterreich=Ungarn.

Die Wagenladungsgüter sind nach dem deutschen Tarif eingeteilt in vier Hauptklassen, die die Bezeichnung B., Spezialtarif I, II und III führen und bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für jeden verwendeten Wagen gelten, und drei Rebenklassen in A., A. und Spezialtarif II, bei Aufgabe von mindestens 5000 kg für jeden verwendeten Wagen. (Die Güter des Spezialtarifs III werden bei Aufgabe von 5000 kg zu den Sähen des Spezialtarifs II gesahren.)

In Österreich-Ungarn bestehen sechs Wagenladungsklassen mit der Bezeichnung A, B, C und Spezialtarif 1, 2 und 3; Klasse A gilt für Mengen von mindestens 5000 kg.

Die Einteilung der Güter in die Stückguts und die Wagenladungsstlassen sowie in die Spezialtarife ist in beiden Ländern verschieden, nur wenige Güter stehen in derfelben Klasse.

Für den direkten Güterverkehr gibt es eine ganze Anzahl von Ber= bandstarifen für kleinere und größere Gebiete. Für alle deutschen und luxemburgischen Eisenbahnen einerseits und alle österreichischen, un= garischen und bosnisch-herzegowinaschen Gisenbahnen anderseits gilt zurzeit der vom deutsch=österreichischen und ungarischen Eisenbahnverband festgestellte Eisenbahngütertarif vom 1. Februar 1914 Teil I mit einem Nachtrag vom 1. September 1914. Der Teil I zer= fällt in die Abteilungen A und B. Die Abteilung A, die auch für den Berbandsverkehr mit den belgischen und niederländischen Gisenbahnen gilt und mit Gültigkeit vom 1. September 1914 neu herausgegeben ist, enthält einen Abdruck des Internationalen Übereinkommens nehst Ausführungsbestimmungen und einigen allgemeinen, sowie die besonderen örtlichen Verhältnisse betreffenden Ergänzungen. Die Abteilung B umfaßt die allgemeinen Tarifvorschriften und die Güter= klassifikation. Beteiligt sind an dem Tarif alle Staats= und Privat= bahnen der vorerwähnten Länder mit Ausnahme weniger kleiner öster= reichischer Lokalbahnen. Die Geschäftsführung liegt in der Sand der österreichischen Staatsbahnen. Zu den Gütern gehören in diesem Tarif auch Leichen und lebende Tiere.

Der Inhalt der allgemeinen Tarifvorschriften lehnt sich, soweit er nicht mit den Binnentarifen wörtlich übereinstimmt, den Bestimmungen dieser Tarife soweit als möglich an, zuweilen sind die Beförderungsbedingungen berichieden, je nach dem Staatsgebiet, in dem das Gut zur Beforderung aufgegeben ift. Außer dem Berbandstarife gelten die "für die einzelnen Berkehre bestehenden besonderen Borschriften und Frachtsäte". Aus den allgemeinen Tarifvorschriften sei folgendes hervorgehoben: Die Grundfätze für die Frachtberechnung (Berechnung des Gewichts nach Kilogramm, Mindestgewicht, Abrundung der Frachten, Unterscheidung von Eilgut und Frachtgut) sind die allgemein üblichen. — Eilgut wird im Berbandsverkehr nur als Stückgut befördert, Gilgut in Bagenladungen, beschleunigtes Gilgut= und Schnellzugsgut werden nur auf den deutschen Strecken nach und von der österreichischen Grenze befördert. Das Frachtaut wird unterschieden nach Stückgut und nach Wagenladungsgut. Als Stückgut werden alle Sendungen befördert, die der Absender nicht als Eilgut oder als Wagenladungsgut aufgegeben hat. Bu den Frachtfätzen für Wagenladungen werden die Güter befördert, die der Versender mit einem Frachtbrief für einen Bagen als Bagenladung aufgibt. Für solche Güter wird die Fracht für mindestens, je nachdem 5000 oder 10 000 kg für jeden Wagen und jeden Frachtbrief erhoben. Dies ist bekannte, dem sogenannten natürlichen Tarifinstem entnommene Grundsat, der die Zusammenladung verschiedener Güter zu Wagenladungen ermöglicht und auf die tunlichste Ausnutzung des ganzen Wagenraums hinwirken soll.

Für Handel und Verkehr ist es von größtem Wert, daß die Tarife einheitliche, feste, übersichtlich geordnete Sätze zwischen allen in Betracht kommenden Stationen haben. Die Aufstellung solcher einheitlicher Sätze wird im deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandsverkehr ersleichtert durch die Übereinstimmung der Tarisvorschriften in vielen grundsätzlichen Beziehungen. Sie wird anderseits er sich wert durch die Verschiedenheit der Güterklassississischen. Unter Umständen ist diese Verschiedenheit so bedeutend, daß direkte Sätze überhaupt nicht sest gestellt werden können, sehr häusig aber ist der Fall, daß der Versfrachter sich besser steht, wenn er auf einer Zwischenstation, meist an der Grenze, das Gut umkartiert, die Sätze des umbrochenen Verkehrs unterbieten nicht selten die des direkten Verkehrs. Bei den vielen übergangsstationen zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Uns

garn ist es oft auch recht schwierig den billigsten Tarif bei umbrochener Beförderung zu finden. Alles das führt zu einer großen Unsicherheit in der Frachtberechnung. In einer Eingabe der Altesten der Berliner Kaufmannschaft an den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten vom 18. Februar 1910 wurden diese Schattenseiten des deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandstarifs geschildert. Es wurde unter anderem bemerkt, daß von 1192 Tarifpositionen nur 275 zu direkten Sätzen besördert werden könnten. Die Altesten empfahlen die unveränderte Annahme der deutschen Tarisvorschriften in diesem Verbandsverkehr wie das in vielen Verbandstarisen mit anderen außerdeutschen Bahnen geschehen sei — oder den Ersatz der direkten Sätze durch Schnittsätze, das heißt Tarife, in denen die Sätze sür die deutschen und für die österreichisch-ungarischen Strecken besonders außegesührt und für die Gesamtstrecke zusammengezählt werden.

Diese Anregung gab den Gisenbahnverwaltungen Anlaß zu einer Umarbeitung der Tarife, bei der den Bünschen des Handelsstandes in anderer Beise Rechnung getragen worden ift. Die beiden, von den Altesten vorgeschlagenen Wege erwiesen sich als nicht gangbar. Es wurden vielmehr eine sehr große Anzahl direkter Tarife in Form von sogenannten Serientarifen aufgestellt. Die Sätze dieser im ganzen XXX Serientarife sind so berechnet, daß dem Tariffat des einen Gebiets nicht der Tariffat derfelben Rlaffe des anderen Gebiets, jondern der einer billigeren Rlaffe, wo folder besteht, angestoßen wird. Hierbei muß natürlich in jedem einzelnen Fall dafür gesorgt werden, daß der direkte Sat nicht höher ift, als der des umbrochenen Berkehrs. In einer Serie ist meist eine Anzahl von Artikeln vereinigt, und durch diese Serientarife find die für den direkten Berkehr brauchbaren Tarife bedeutend vermehrt, die Fälle, in denen Umkartierung immer noch porteilhafter ist als der direkte Tarif, sind wesentlich vermindert worden.

Außer den regelmäßig gebildeten Tarifen befinden sich in dem deutsch-österreichisch-ungarischen Berbandstarife 133 allgemeine Außenahmetarife und eine Reihe von Ausnahmetarisen für beschränkte Berkersrichtungen.

In den allgemeinen Tarifvorschriften sind ferner Bestimmungen enthalten über die Beförderung von explosionsfähigen Gegenständen, von Mineralsäuren, von Edelmetallen, von Gemüse, Obst, Hohlglassivaren, Tonwaren und anderen Gegenständen (unverpackt), für sperrige

Büter, für gebrauchte Emballagen, für Getreide, einzelne Sülfenfrüchte, Kleie, Malz und Ölsaaten in loser Schüttung, für die Beförderung von Gütern in Resselwagen, von Gegenständen über 7 m Länge, von lebenden Tieren, frischem Fleisch, Fahrzeugen, Flugapparaten, Leichen und Leichenasche in Urnen. Ein besonderer Abschnitt des Tarifs behandelt den Berkehr mit Hafenstationen und für Güter zur Ausfuhr Ferner enthält die Abteilung B Bestimmungen über iiber See. Berladung und Ausladen der Guter, die Beforderung der Guter in offenen, gedeckten Bagen und offenen Bagen mit Decken, der Privat= wagendecken und der nicht der Gisenbahn gehörigen Ladegeräte und Bärme= und Kälteschutzmittel, über Ablegen und Auflegen in Öfter= reich und Ungarn (das heißt die Bewegung der Güter bon den Stragenfuhrwerken zur Übernahmestelle und von der Auslieferungsstelle auf die Straßenfuhrwerke) und über Nebengebühren, für deren Höhe und Erhebung die Binnentarife der einzelnen Staaten maggebend find.

Der Abschnitt B der Abteilung B enthält dann die Güterklassissischen. Sie ist ein nach Buchstabenfolge gevrdnetes umfassendes Berzeichnis aller zur Besörderung kommenden Gegenstände. Bei jedem Gegenstand wird in verschiedenen Spalten angegeben, zu welchem Klassentaris (Stückgut, Wagenladungstaris zu 5 t und zu 10 t), zu welchem Serientaris (Eilgut, Stückgut, 5 t, 10 t und bei Zahlung für das Ladegewicht), und zu welchem Ausnahmetarise er besördert wird. Ein besonderes Berzeichnis der Güter der einzelnen Spezialtarise (wie in dem deutschen Taris Teil I) und der Serientarise ist dem Berbandstaris nicht beigegeben. Über die Tarissätze (Absertigungs und Streckensätze) ist in dem Teil I nichts enthalten. Sie werden in dem Teil II ausgesührt in übersichtlicher Ordnung, soweit das möglich ist.

Die Feststellung der Tarifsäte soll unter Berücksichtigung der Interessen des allgemeinen Berkehrs und der Finanzen der Eisenbahnen erstolgen. Wieweit die eine oder die andere Mücksicht überwiegt, das hängt von den wirtschaftlichen Berhältnissen, von der Finanzlage des Landes oder der Eisenbahnen ab. Die meisten heute in den mitteleuropäischen Staaten geltenden Eisenbahnfrachtsäte sind ein Ergebnis, sozusagen ein Niederschlag der geschichtlichen Entwicklung. Auf eine kritische Beleuchtung aller, oder auch nur einzelner Tarife des Berbandssverkehrs zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn kann hier verzichtet werden; nur sei noch bemerkt, daß die Staffelung der Tarifsäte bei den österreichischen und ungarischen Bahnen viel mehr

durchgeführt ist, als bei den deutschen Bahnen, wodurch die Aufstellung von Berbandssätzen erschwert wird.

Für den Verbandsverkehr zwischen dem Deutschen Reich und Ofterreich-Ungarn gelten hiernach eine große Anzahl, fehr ins einzelne gehender Bestimmungen, die nach den Erfahrungen, nach den Bedürfniffen des Berkehrs und der Gifenbahnen im Laufe der Zeit wiederholt erganzt und umgearbeitet worden find, was das Schicksal aller Tarife aller Länder ift. So sehr an sich eine Stetigkeit der Tarife erwünscht ist, so darf doch eine solche nie zur Starrheit werden. Der Berkehr steht nicht still, sein Besen ift die Bewegung, und es ist die Aufgabe der Berkehrsmittel, ihre Preise dieser Bewegung anzupaffen. Selbst eine Festlegung der Tariffate auf einen längeren Beitraum (wie das bei den Bolltarifen geschieht) hat schwere Bedenken und kann nur in Ausnahmefällen erfolgen (vorübergehende Notstände im Lande oder einzelnen Landesteilen). Go werden denn auch Ber= bandstarife auf unbestimmte Zeit, ja selbst ohne Kündigungsfristen abgeschloffen, immer mit dem Borbehalt, daß fie aufgehoben oder ge= ändert werden, wenn dies die veränderten tatjächlichen Umstände not= wendig erscheinen laffen.

Eine Underung der Gifenbahntarife kann auch notwendig oder wünschenswert werden, wenn das Gifenbahnnet, für das fie gelten, sich ändert, wenn neue Bahnen gebaut werden, und zuweilen auch dann, wenn die Eigentumsverhältnisse wechseln. Der lettere Fall tritt heutzutage eigentlich nur noch ein, wenn Privatbahnen vom Staat erworben werden. Die Berbandstariffage gelten nur für das zur Beit ihrer Bereinbarung bestehende Ret. Dieses Net ist bei den Gifen= bahnen Mitteleuropas sehr engmaschig. Die Folge davon ist, daß für die Berbindung einer großen Anzahl von Berkehrspläten zwei oder mehr Eisenbahnwege vorhanden sind, deren Länge sich häufig nicht wesentlich unterscheidet und deren Anlage und technische Beschaffenheit (Reigungen, Krümmungen, große Brücken, Tunnels ufw.) auch große Unterschiede nicht aufweisen. Die verschiedenen Eisenbahnen sind auch oft im Eigentum verschiedener Staaten oder Gesellschaften, deren jede das Interesse hat, möglichst viele Transporte auf ihre Linien zu ziehen. Ein solcher Kampf um die Transporte, ein solcher unter Umständen erbitterter Wettbewerb der Gisenbahnen hat häufig un= erquickliche Berhältnisse zur Folge gehabt. Eine einheitliche Tarif= politik kann dabei nicht bestehen. Die Gisenbahnen, die sich über Berbandstarife verständigen, mussen auch über die Leitung der Transporte, darüber, über welche Strecken die Transporte gesfahren werden sollen, Bereinbarungen treffen, und es entspricht durchs aus den Grundsätzen der Gerechtigkeit und Billigkeit, daß diese Bereinsbarungen geändert werden, wenn die vorerwähnten Anderungen der Eisenbahnnetze eintreten.

Nach der geographischen Gestaltung des deutsch=österreichisch=ungarischen Eisenbahnnehes ist es nur natürlich, daß ein solcher Wett=bewerb auch auf diesem Gebiet stattgesunden hat. Dabei kämpsen deutsche gegen deutsche Bahnen um den Verkehr mit Österreich gegen österreichische Staatsbahnen und Privatbahnen und umgekehrt österreichische Staatsbahnen und Privatbahnen und umgekehrt österreichische Staatsbahnen und Privatbahnen gegeneinander um die deutschen Transporte gegen und mit Hilse von deutschen Staatsbahnen. Die Wettbewerdsverhältnisse wurden noch verwickelter durch das Eindringen der schweizerischen und der weiter westlich gelegenen Bahnen nach Österreich im Wettbewerd gegen süddeutsche Sisenbahnen. Der Wettbewerd vollzog sich sowohl auf dem Gebiete des Personenverkehrs als dem des Güterverkehrs. Das wirksamste Mittel zur Gewinnung möglichst vieler Transporte für die eigenen Strecken ist bei solchen Kämpsen die Herabsehung der Tarise und die Gewährung günstiger Beförderrungsbedingungen.

Bor etwa zehn Jahren (1904/1905) wurde der Wettbewerb der deutschen Bahnen untereinander in dem deutschen und in dem Ausslandverkehr auf Anregung Preußens neu geregelt durch Bereinsbarungen über die Leitung des Güterverkehrs in nerhalb des Deutsschen Reichs¹¹. Für die Regelung dieser Verkehre mit dem Ausland bestand eine ältere am 11. Juni 1886 in Dresden getroffene Bereinsbarung, nach der die preußischen und die außerpreußischen Staatsbahnen sich verpflichteten, in allen Fragen des Auslandverkehrs, soweit sie mit widerstreitenden Interessen beteiligt seien, jedesmal zu nächst mitse in an der in Beratung zu treten, um sich nach den für die Wahrung des allgemeinen deutschen Interesses maßgebenden Gesichtspunkten über die streitigen Fragen zu verständigen. Demgemäß werde keine dieser Verwaltungen zum Nacht eil einer anderen mit ausländischen

Schriften 155. II.

¹¹ Die wirtschaftlichen und finanziellen Folgen bieses Wettbewerbs sind von vielen Seiten start übertrieben, wie das die Ermittelungen der beteiligten Bahnen erwiesen haben. Insbesondere ließ sich der vielsach erhobene Vorwurf gegen Preußen, es vergewaltige die Bahnen der angrenzenden Bundesstaaten, nicht begründen.

Eisenbahnen Sonderabkommen in Verkehrsangelegenheiten treffen, ohne borher den Versuch gemacht zu haben, sich mit den beteiligten Verwaltungen über eine das gemeinsame deutsche Interesse im allegemeinen wahrende Regelung der Sache zu einigen.

Diese Bereinbarung erhielt eine große praktische Tragweite, als in Österreich durch Erwerb der Kaiser-Ferdinands-Rordbahn (1314 km) nach dem Gesetz vom 31. Oktober 1906 und der österreichischen Linien der privilegierten österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft nebst Zweigbahnen (1547 km) sowie der beiden Nete der österreichi= schen Nordwestbahn (932 km) und der der südnorddeutschen Ber= bindungsbahn (280 km) nach dem Gesetz vom 27. März 1909 sein Staatseisenbahnnet bedeutend erweitert und gefestigt, von dem Wett= bewerb der größten und wichtigsten Brivatbahnen befreit hatte und zum Alleinherrscher in dem großen, reichen Gebiete des Nordwestens der Monarchie geworden war. Damit war die Möglichkeit gegeben, auch die Tarife im deutsch=österreichischen Verkehr selbständig und unter Geltendmachung der öfterreichischen Intereffen umzubilden und besonders die Leitungsvorschriften so zu ändern, daß den österreichischen Linien ein größerer Teil des Berkehrs zufiel. Nach den damaligen Ber= hältniffen waren die öfterreichischen Bahnen in der Lage, mit jeder der in Wettbewerb um den österreichischen Verkehr stehenden deutschen Bahnen (es kamen hauptfächlich die preußischen, die baherischen und die sächsischen Staatsbahnen in Betracht) allein zu verhandeln und dabei eine gegen die andere auszuspielen. Dies kam in einer Berbands= konferenz in Mainz am 10. November 1908 zur Sprache. Von den beteiligten deutschen Bahnen wurde angeregt, den Plänen Österreichs gegenüber nicht einzeln vorzugehen, sondern im Sinblick auf die vorerwähnte Dresdener Bereinbarung auf der Grundlage der gemeinsamen deutschen Interessen zu berhandeln. Die Dresdener Bereinbarung enthielt aber keine Bestimmung darüber, was geschehen folle, wenn ein solcher Versuch der deutschen Bahnen scheiterte. Sollte ein ge= meinsamer Schritt der deutschen Bahnen Erfolg haben, so mußte auch für solche Fälle Bestimmung getroffen werden. Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten regte in einem Schreiben vom 20. Juni 1909 bei den Staatsbahnen besitzenden deutschen Bundesregierungen eine Ergänzung der Dresdener Bereinbarungen durch folgenden Bufat an: "Bermögen sich die Berwaltungen nicht zu einigen, so werden sie die Angelegenheit ihren vorgesetten Regierungen vortragen, die dann in Die Bertehrsbeziehungen zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn. 339

gemeinsamer Beratung die Entscheidung herbeiführen werden." Alle Regierungen waren hiermit einverstanden.

Inzwischen war von den zunächst beteiligten preußischen Bahnen untersucht und in einer Denkschrift zusammengestellt worden, welche sinanzielle Tragweite die Anträge der österreichischen Bahnen über eine ihren veränderten Berhältnissen entsprechende Leitung der Transporte für die deutschen Bahnen hatten, und es wurden Borschläge darsüber gemacht, wieweit die deutschen Bahnen, ohne zu starke Beeinsträchtigung ihrer sinanziellen und der Interessen des Berkehrs, Österreich entgegenkommen könnten, wobei auch die Interessen der deutschen Bahnen gegeneinander auszugleichen waren¹². Die auf der Grundslage dieser Denkschrift geführten langen und schwierigen Berhandlungen haben zu einem schließlich alle Teile befriedigenden Ergebnis geführt. Die sinanzielle Einbuße, die die deutschen Bahnen nach Lage der Berhältnisse auf sich nehmen mußten, konnte auf ein erträgliches Maß herabgemindert werden.

Der Vorgang hat aber nicht allein für die deutschen, sondern auch für die österreichischen und ungarischen Bahnen weitere erfreuliche Folgen gehabt. Bei den Verhandlungen hatten sich die deutschen Bahnen überzeugt, wie nützlich ein derartiges Jusammenarbeiten war. Es wurde daher von den Bundesregierungen beschlossen, auch später Österreich und Ungarn gegenüber in derselben Beise vorzugehen, und dieses Versahren auf alle Verbandstarise mit anderen Auslandbahnen auszudehnen, so daß alle direkten Auslandtarise durch die Gemeinsichaft der deutschen Staatsbahnen aufgestellt würden. Dieser Gemeinsichaft traten nach Einladung der Staatsbahnen auch alle deutschen Privatbahnen bei, und so ist die Gemeinschaft der den fichen und so ist die Gemeinschaft der den fichen und so ist die Gemeinschaften auch alle deutschen

Ihrer Zuständigkeit unterliegen in erster Reihe Fragen der Berkehrsleitung und Anteilsausscheidung, wobei folgende Gesichts= punkte das Ziel darstellen:

¹² In einem Schreiben des Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Bundesregierungen vom 27. Mai 1909 wird bemerkt: "Das deutsche Reichsgebiet muß alsein einheitliches Verkehrsgebiet betrachtet werden und deshalb muß das Ziel darauf
gerichtet sein, aus den Verhandlungen für die deutschen Gisenbahnen in ihrer Gesamtheit möglichste Zugeständnisse zu erhalten, ohne Rücksicht zunächst darauf, wie
die Vorteile und Nachteile demnächst unter die einzelnen Verwaltungen zu verteilen sind."

- 1. Leitung des Verkehrs über den die größten wirtschaftlichen Vorteile gewährleistenden deutschen Beg ohne Rücksicht auf die bestehenden Bahngebiete.
- 2. Gegenseitige Gewährung jeder nur möglichen Unterstützung zur Erreichung tunlichst großer Berkehrsanteile für die deutschen Wege.
- 3. Gemeinsame deutsche Neutralstellung zur Erhöhung der deutschen Frachtanteile auf den Leitungswegen.

Tarifverträge mit dem Ausland sollen hinfort nicht mehr von den einzelnen Staaten und Bahnverwaltungen, sondern nur noch von der Gemeinschaft eingegangen werden, woraus zugleich ein gemeins sames Eintreten für die Interessen des deutschen Birtschen Birtschen Britzleben flagt; die Tarifhoheit der einzelnen Bundesstaaten bleibt unberührt. Die Geschäftsführung liegt in den Händen der königlichen Gisenbahndirektion Berlin 13.

Als im Laufe der Berhandlungen den österreichischen und ungari= ichen Gijenbahnen von diesen Beichlüffen der deutschen Bahnen Mit= teilung gemacht wurde, berührte sie das zunächst nicht angenehm, weil sie sofort einsahen, daß die Stellung der deutschen Bahnen ihnen gegenüber dadurch wesentlich gestärkt murde. Indes überzeugten sie sich, daß fic außerstande waren, dagegen etwas zu tun. Auch die öster= reichische Regierung, der später im diplomatischen Bege von der Begründung der deutschen Eisenbahngemeinschaft Mitteilung gemacht wurde, fand keinen Anlaß, Bedenken dagegen zu erheben. Die öfter= reichischen Bahnen kamen vielmehr bald zu der Einsicht, daß auch für fie die Bildung einer ähnlichen Gemeinschaft nütlich sei. Im Jahre 1912 wurde eine Gemeinschaft der österreichischen Eisen= bahnen gebildet, deren Mitglieder die österreichischen Staatsbahnen, die Südbahn, die Buschtiehrader und die Aussig-Tepliger Privatbahn find. Die ungarischen Bahnen haben sich dieser Bemeinschaft nicht angeschlossen, sie nehmen an den in Frage stehenden Berhandlungen selbständig teil und bertreten darin auch die Raschau=Oder= berger Bahn, deren Strecken teils in Österreich, teils in Ungarn liegen.

¹³ Bgl. auch den Bericht des Minifters der öffentlichen Arbeiten über die Verswaltung der öffentlichen Arbeiten 1900 bis 1910 S. 89 ff.

VI.

Bisherige Ergebnisse und weitere Fortbildung. 1. Allaemeines.

Seit länger als 70 Jahren, fast seit dem Beginn des Gisenbahn= zeitalters haben, wie die vorstehende Darstellung ergibt, das Deutsche Reich und Österreich-Ungarn die Notwendigkeit einer gleichartigen Gestaltung des Eisenbahnwesens erkannt und hiernach gehandelt. Auch nach Auflösung des Deutschen Bundes und der politischen Trennung der beiden Reiche ist diese Richtung der Verkehrspolitik nicht geändert worden. Fast auf allen Gebieten des Gisenbahnwesens sind schone Erfolge einer fortschreitenden Einheitlichkeit erzielt worden. Mittel zur Förderung der Einheitsbestrebungen waren Staatsberträge, gemeinschaftliche Arbeit der Regierungen ohne vertragliche Bindung, freie Bereinbarungen der Gisenbahnen teils mit teils ohne Mitwirkung der Staatsbehörden. Der Fortbestand und die Beiterentwicklung der heute bestehenden Verhältnisse ist nur zum Teil durch Geset oder Staatsbertrag sicher gestellt. Zu einer Fortsetzung der gemeinsamen Arbeit der Regierungen liegt kein 3mang bor, und ebenso können die freien Berträge der Eisenbahnen stets geändert oder aufgehoben wer= den. Indes, nach dem Berlauf der geschichtlichen Entwicklung ist es mindestens unwahrscheinlich, daß die Gisenbahnpolitik der beiden Reiche sich nach anderer oder gar nach entgegengesetter Richtung bewegt. Die Eisenbahnen haben sich bisher gut gestanden, der Berkehr, Sandel, Gewerbe und Landwirtschaft der beiden Staaten sind durch die Gemeinschaftspolitik gefördert worden, wenngleich es auch Zeiten gegeben hat, in denen die Bevölkerung des einen oder des anderen Gebiets über Tarife, über Eingriffe des Nachbarlandes in das Verkehrsleben flagte.

Der Ausbau der Eisenbahnnetze ist in den beiden Ländern durchsaus selbständig vonstatten gegangen. Er ist abhängig von der natürslichen Gestaltung der Obersläche der Länder, von den Bedürfnissen von Handel und Verkehr. Die Eisenbahnpolitik bewegt sich in den beiden Ländern seit dem Ende der 80 er Jahre des vorigen Jahrhunderts in derselben Richtung, das Staatsbahnshstem ist das vorherrschende, die Privatbahnen haben nur noch eine geringe, in Österreich und Ungarn allerdings eine größere Bedeutung, als im Deutschen Reich. Der

Gesamtumfang der deutschen Gisenbahnen für den allgemeinen Berkehr (also ausschließlich der Rleinbahnen) betrug am 31. März 1913 61 404 km, davon 57 858 km Stäatsbahnen und 3546 km Privatbahnen, meist Nebenbahnen, die sich auf 89 Gesellschaften verteilen. In Ofterreich waren (am 31. Dezember 1912) 22 879 km Eisenbahnen borhanden, darunter 18 764 km im Eigentum oder im Betrieb des Staats, 4095 km Privatbahnen, in Ungarn (zu derselben Zeit) 21 555 km Gisenbahnen, darunter 8138 km Staatsbahnen, 9933 km Privatbahnen im Staats= betrieb und 3384 km Privatbahnen im Privatbetrieb. Beim Bau der Übergangsstrecken hat man sich stets über gemeinsame Grundsätze ber= ständigt, und der Wunsch nach der Herstellung möglichst vieler die Grenzen beider Staaten überschreitender Bahnen ift in dem Sandels= vertrage ausgesprochen. Bei Abschluß der Staatsverträge über die Unlage folcher Bahnen wird Wert darauf gelegt, daß die Bedingungen für die Anlage der Eisenbahnen so einfache als möglich sind 14. Das Berkehrs recht, das heißt die Rechtsbestimmungen über die Beförde= rung von Berjonen, Bepack, lebenden Tieren und Bütern ift ein ein = heitliches, soweit es den durchgehenden Verfehr betrifft durch Staatsbertrag festgestellt, im Binnenverkehr durch gleichartige Gesebe der Bertragftaaten gleichfalls festgelegt mit dem ausgesprochenen feit Sahrzehnten fortdauernden Beftreben, diefe Gleichheit beizubehalten. Die Verwaltungseinrichtungen der Bahnen passen sich dem öffentlichen und Verwaltungsrecht der einzelnen Staaten an, haben fich aber in manchen Richtungen auch gleichartig entwickelt, und ein Staat hat sich nicht selten die Erfahrungen des anderen zunute gemacht. Ühnlich liegt es mit den Beamten= und Arbeiterverhältniffen, für deren Ord= nung in erster Linie die Gesetze und Verwaltungseinrichtungen der Einzelstaaten bestimmend sind. Dagegen ist wiederum die Einheitlichkeit des Betriebs, des Wagenumlaufs, ferner des Baus der Bahnen und der Betriebsmittel, des Signal= und Telegraphenwesens dank der Tätigkeit hauptsächlich des Bereins der deutschen Gisenbahnverwal= tungen in nahezu vollkommener Weife durchgeführt. Die Fahrpläne

¹⁴ Derartige Übergangsstationen sind zurzeit bei allen drei an Österreich angrenzenden deutschen Bundesstaaten, Bayern, Sachsen und Preußen, vorhanden. Ihre Bedeutung für den durchgehenden Verkehr ist eine verschiedene. Es sind: Salzdurg, Limbach, Haidemühle, Gisenstein, Fürth (in Bayern), Gger, Tetschen, Bodenbach, Neichenberg, Seidenberg (in Sachsen), Grünthal, Liebau, Halbstadt, Mittenswaldes Grulich, Ziegenhals, Jägerndorf, Troppau, Oderberg, Dziedih, Oswieczim, Myslowih (Preußen).

für den durchgehenden Berkehr werden in stetem Benehmen mit den Nachbarverwaltungen aufgestellt, und die Tarife sind nach im wesentslichen übereinstimmenden Grundsätzen aufgebaut, für viele Güter und auf vielen Strecken gelten durchgehende Tarife, deren Fortbildung durch gemeinsame Arbeit der Eisenbahnen sicher gestellt ist.

Der Umfang des Güterverkehrs zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn, sein Berhältnis zu dem Binnenverkehr des Deutschen Reichs zu dem gesamten Aussandverkehr in den Jahren 1911 und 1912 läßt sich nach folgenden, der Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen¹⁵ entnommenen Zahlen beurteilen. Für das Jahr 1913 liegen mir die Zahlen noch nicht der. Da es nicht der Zweck dieser Untersuchung ist, ein Bild der Entwicklung dieses Gütersverkehrs für einen längeren Zeitraum zu geben, so ist von der Ansführung der Zahlen früherer Jahre abgesehen.

Es betrug in Tonnen	1911	1912
Der Gesamt-Güterverkehr bes Deutschen Reichs	419 226 291 358 744 224	473 479 022 405 407 671
Davon auf den Berkehr mit dem Austande	60 482 067	68 071 351
von Austand zu Austand	939 019 37 333 855	909 387 43 703 828
Nach Deutschland eingeführt wurden	22 209 193 7 562 886	23 458 136 7 276 579
aus Böhmen	1 285 459 929 577	1 157 033 913 166
" Ungarn	361 166	310 958
nach Böhmen	3 218 680 6 004 976	3 484 409 6 748 310
" Galizien	1 430 583 1 982 775	1 734 555 2 364 892

Eine einheitliche Handels= und Zollpolitik ist, wie aus den im Eingang dieser Abhandlung erörterten Erfahrungen im deutschen

¹⁵ Die Anlage und der Zweck dieser eigenartigen Statistit dürfen als bekannt vorausgesetzt werden. Bgl. u. a. Archiv für Eisenbahnwesen. 1882. S. 491 ff.

Bollverein und dem Deutschen Reich hervorgeht, möglich ohne eine gesetzliche Festlegung der Gisenbahntarife. Anderseits können die Verkehrs= mittel — Eisenbahnen und Basserstraßen — durch ihre Tarife der Bollpolitik entgegenwirken und damit die einheitliche Gestaltung und Entwicklung des gesamten Wirtschaftslebens stören. Wenn wir hiernach prüfen wollen, was etwa geschehen könnte, um bei innigerer Bestaltung der Handelsbeziehungen zwischen dem Deutschen Reich und Österreich=Ungarn, auch das Eisenbahnwesen noch mehr zu vereinheit= lichen mit dem Ziele einer weiteren Förderung des Sandels durch die Eisenbahnen, so ift von dem Gedanken einer Festlegung aller Eisenbahn= tarife, wie der Sätze des Zolltarifs, abzusehen. Hierzu liegt eine Notwendigkeit nicht bor, sie würde tatfächlich auf unüberwindliche Schwierigkeiten stoßen. Wir muffen vielmehr anknupfen an die Berhältniffe, die sich im Laufe der Jahrzehnte entwickelt haben. Es kann sich nur darum handeln, diese Berhältnisse, wo es nötig und möglich ist, zu verbeffern, fie weiter auszugestalten.

VII.

2. Der Personen- usw. Verkehr.

Berhältnismäßig wenig wird geschehen können auf dem Gebiete des Personen= und Gepäckverkehrs. Die rechtlichen Grundlagen dieses Berkehrs, die Bestimmungen der deutschen Berkehrsordnung, des öster= reichischen, des ungarischen und des Vereinsbetriebsreglements, stimmen ganz überein, wie wir oben gesehen haben. Diese Übereinstimmung ist bis jett in der Weise erreicht worden, daß jeder Staat selbständig, für sich sein Recht festsetzte, nachdem man sich borher in freien Beratungen über den Inhalt dieses Rechts verständigt hatte. Es würde einen Fort= schritt bedeuten, wenn die Gleichheit des Bersonen= und Gepäckrechts im zwischenstaatlichen Verkehr durch einen Staatsbertrag festgestellt würde, ähnlich wie das für den internationalen Güterverkehr durch das Berner Übereinkommen geschehen ist. Verhandlungen über ein internationales Übereinkommen über sonen= und Gepäckverkehr für das ganze Gebiet des Inter= nationalen Übereinkommens über den Frachtverkehr haben im Mai 1911 in Bern stattgefunden. Ihr Ergebnis war der Entwurf eines Übereinkommens, dessen Bestimmungen fast durchweg einstimmig an= genommen und dessen Genehmigung den beteiligten Staaten von ihren

Bertretern empfohlen worden ift. Diese Genehmigung ist bisher nicht erteilt worden 16. Bei der jetigen politischen Lage, dem Kriegszustand zwischen der Mehrzahl der Staaten, deren Vertreter den Entwurf ausgearbeitet haben, ist es in hohem Grade unwahrscheinlich, daß in absehbarer Zeit die Arbeiten an dem Entwurf wieder aufgenommen werden. Es würde aber meines Erachtens erwünscht sein, wenn nun= mehr das Deutsche Reich, Ofterreich und Ungarn auf der Grundlage dieses Entwurfs ein übereinkommen über den wechselsei= tigen Berjonen = und Gepäckverkehrabschlöffen. Wenn sich andere der an den Beratungen in Bern im Jahre 1911 beteiligten Staaten anschließen würden - 3. B. die Schweiz, die Niederlande, Dänemark, Schweden, Norwegen, auch Rumänien und Bulgarien um fo beffer. Aber auch eine einheitliche, durch Staatsbertrag gesicherte Grundlage des internationalen Berjonen= und Gepäckverkehrsrechts zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn wäre ein schöner Fortschritt, der meines Erachtens unschwer bei Abschluß eines neuen Sandelsbertrages erreicht werden könnte.

Ob sich die Fahrpläne des Personenberkehrs zwischen den beiden Staaten wesentlich verbessern ließen in der Meinung, daß das Reisen zwischen diesen erleichtert, daß die Züge zwischen den großen Berkehrsmittelpunkten, nach den landschaftlich schönen Gebieten Österzreichs, verbessert und vermehrt würden, und ob etwa dem Art. 17 des geltenden Handelsvertrags (vgl. S. 327) zu diesem Zwecke eine noch klarere und bestimmtere Fassung zu geben sein wird, wird zu prüsen seine vertragsmäßige Festlegung einer bestimmten Anzahl durchgehender Züge oder gar ihrer Fahrzeiten ist ausgeschlossen.

An den Gebühren und den sonstigen Einrichtungen des Personenund Gepäckverkehrs wird sich kaum etwas ändern lassen. Das Klassenshstem ist in den drei Staaten dasselbe, für die Einführung der vierten Klasse, die in Österreich nicht vorhanden ist, im direkt en Verkehr liegt ein Bedürsnis kaum vor. Die Einheitssahrpreise sind verschieden, sie sind in Österreich und Ungarn staffelmäßig gebildet. Eine Gleichstellung der Einheitssahrpreise wird sich kaum erreichen lassen, ist aber auch nicht nötig. Wo der Verkehr es verlangt, werden heute schon direkte Fahrkarten aufgelegt, deren Preise durch Anstoß der Sätze gebildet werden. Bei innigerer Gestaltung der Handelsbeziehungen

¹⁶ Über die Gründe kann ich mich hier nicht aussprechen.

wird vermutlich das Bedürfnis der Bermehrung der direkten Fahrkarten eintreten, dem die Eisenbahnen schon in ihrem eigenen Interesse statts geben werden. Für den direkten Berkehr besteht außerdem die Ginsrichtung der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte.

Die Preise für die Gepäckbeförderung sind — seitdem in Deutschsland das Freigepäck aufgehoben ist — zwar auf verschiedener Grundslage gebildet. Es hat das aber nicht gehindert, daß schon jest in manchen direkten Tarisen auch Preise für eine direkte Beförderung des Gepäcks eingeführt worden sind.

Über alle diese Einzelfragen, so wichtig sie auch sein mögen, werden sich bindende, vertragliche Bereinbarungen mit Gescheskraft nicht treffen lassen. Wenn man überhaupt darauf eingehen will, so würde sich etwa der Art. 16 des Handelsvertrags (vgl. S. 326) so fassen lassen, daß die vertragschließenden Staaten sich verpflichten, ihre Eisenbahnen anzuweisen, daß das Bedürsnis nach Auflegung direkter Fahrkarten und Einführung direkter Tarife im Personen= und Gepäckverkehr sorzsfältig geprüft und Anträgen der Reisenden tunlichst entgegengekommen wird.

Der Abschluß von besonderen Vereinbarungen über Expreßgut = verkehr scheint mir kein dringendes Bedürfnis, wenn nicht etwa die Zollgrenzen zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn vollständig beseitigt werden sollten. Derartig kleine Sendungen können durch die Post oder als Reisegepäck besördert werden, wenn eine besondere Beschleunigung gewünscht wird.

Für die Beförderung von Leichen genügen die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens (§ 1 [2.] Ziff. 3 der Ausführungs-bestimmungen) und der Eisenbahnverkehrsordnung sowie des Betriebs-reglements.

Lebende Tiere gehören nach dem Internationalen Übereinstommen zu den Gütern, für ihre Beförderung gelten also die dort getroffenen Bestimmungen. In der deutschen Berkehrsordnung und in den Betriebsreglements für die Eisenbahnen Österreichs und Unsgarns sind in den §§48—52 wesentlich gleichlautende Bestimmungen für die Auslieferung, die Beförderung, die Auslieferung und die Lieferstriften für den inneren Berkehr enthalten. Auch diese Bestimmungen sind, wie die über den Personens und Gepäckverkehr selbständig von jedem der drei Staaten erlassen und in den oben besprochenen Berbandstaris übernommen. Es wird zu prüfen sein, ob es sich empsiehlt,

jie durch einen Staatsvertrag für den internationalen sowohl, als den Binnenverkehr festzulegen, etwa in Verbindung mit dem Biehseuchensübereinkommen vom 25. Januar 1905 (vgl. S. 328). Ein dringendes Bedürfnis dafür scheint mir nicht vorzuliegen, da die meisten der Vestimmungen mehr von örtlicher Bedeutung sind, auch wird es wesentslich davon abhängen, welche Vereinbarungen über die Verzollung, über die Einsuhr usw. der Tiere getroffen werden.

VIII.

3. Güterverkehr und Gütertarife.

Eine Ergänzung der Rechtsgrundlagen des Güterverkehrs ift nicht notwendig. Das Internationale Übereinkommen, die Berträge über erleichternde Borschriften im Berkehr mit bedingungsweise gur Beförderung zugelassenen Gegenständen sind in der bisherigen bewähr= ten Beije fortzubilden. Sollte das Internationale Übereinkommen infolge des Krieges aufgehoben werden, fo gehört es zu den unabweis= baren Pflichten der drei Staaten, Deutschland, Bfterreich und Ungarn, für ihren internationalen Berkehr ein Übereinkommen auf derselben Grundlage abzuschließen, gegebenenfalls in Berbindung mit folchen Staaten, die auf den Fortbestand dieser internationalen Beziehungen Wert legen; Österreich und Ungarn allein könnten dann mit dem Deutschen Reich sich vielleicht auch über die Aufrechterhaltung und Fort= bildung des gejamten inneren Berkehrsrechts in einem Staatsvertrag verständigen. Gine Ausdehnung der Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Güterverkehr auf den Binnenverkehr alle r Bertragsstaaten ist seinerzeit mit Recht abgelehnt worden. Die ein= stimmige Ansicht der Konferenzen war, daß einer Beeinflussung des Binnenverkehrsrechts der Einzelstaaten durch fremde Staaten erhebliche wirtschaftliche und staatsrechtliche Bedenken entgegenstehen. Bei den innigeren Berkchrs=, Rechts= und Handelsbeziehungen zwischen dem Deutschen Reich, Öfterreich und Ungarn könnte man sich über dieses Bedenken für diese drei Staaten vielleicht hinwegsetzen. Indessen diese Frage ist von einer verhältnismäßig untergeordneten Be= dentung, da mit Sicherheit darauf gerechnet werden darf, daß auch unter Beibehaltung des jest jahrzehntelang eingehaltenen Berfahrens die Übereinstimmung der inneren Rechte beibehalten wird.

Erheblich schwieriger wird die Lösung der Frage sein, ob und welche Maßregeln getroffen werden können, um die Gütertarife im engeren

Sinne, das heißt, die für die Beförderung der Güter ers hobenen Gebühren so zu bemessen, daß sie auf die Zolls und Handelspolitik nicht schädigend einwirken können.

Bor einigen Sahren ist eine sehr sorgfältige Untersuchung über die Eisenbahntarife und ihre Beziehungen zur Sandelspolitik ber= öffentlicht worden 17. Die Verfaffer gehen von dem, wie wir gesehen haben, richtigen Gedanken aus, daß durch die Gisenbahntarife der Handelspolitik entgegengewirkt werden kann; sie weisen an der Hand reichen Materials nach, daß tatfächlich die zurzeit geltenden Handels= verträge den bertragichließenden Staaten fast völlig freie Sand laffen bei Feststellung der Eisenbahntarife sowohl bei den Staatsbahnen als bei den Privatbahnen, sie führen eine Reihe von Beispielen auf, die beweisen, daß durch die Tarife die Bölle in ihren Birkungen teils aufgehoben, teils geschwächt werden. Die Verfasser stehen auf dem Standpunkt der schärfften Schutzollpolitik, und fie ftellen die Forderung auf, daß auch die Gisenbahntarife vertragsmäßig der Bollpolitik dienstbar gemacht werden. Dabei verhehlen fie fich die Schwierigkeiten nicht, die einer jolchen Bestaltung der Gisenbahntarife entgegenstehen, glauben indes, daß diese zu überwinden seien.

Diese Untersuchungen beziehen sich, wie gesagt, auf die zurzeit bestehenden Sandelsberträge, auch den zwischen dem Deutschen Reich und Bfterreich-Ungarn. Wir find hier dabon ausgegangen, daß zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn eigene engere handelspolitische Bereinbarungen getroffen werden, die bon den Sandelsverträgen, wie sie jest bestehen und fünftig mit anderen Staaten abgeschlossen werden, wesentlich und in der Richtung abweichen, daß Deutschland und Ofterreich-Ungarn für sich ein eigenes handelsgebiet bilden follen, das anderen Staaten als einheitliches gegenübersteht. Die Vorschläge in dem vorerwähnten Buche würden also nur in Erwägung kommen können bei Sandelsverträgen zwischen der deutsch-österreich-ungarischen Sandelsunion einerseits und anderen Staaten anderseits. Indes, die Untersuchungen lassen sich doch auch verwerten für die Tarifpolitik zweier in wesentlich engerer handels= politischer Gemeinschaft stehender Staaten; denn je mehr die Bölle herabgesett oder zwischen den zwei Staaten etwa gang aufgehoben

¹⁷ Seidler und Freud, Die Eisenbahntarife und ihre Beziehungen zur Handelspolitif. Leipzig 1904. Bgl. dazu meine Besprechung im Archiv für Eisensbahnwesen. 1904. S. 1235 ff.

sind, destw deutlicher tritt die Notwendigkeit hervor, die Sisenbahntarise gleichartig zu gestalten. Zunächst die Gütertarise zwischen den enger verbundenen Staaten. Da begegnen uns aber sosort verschiesene Bedenken. Die Zölle sind eine einheitliche keste Gebühr, die an den Staat entrichtet wird ohne alle Gegenleistung. Die Sisenbahnstarise sind ein Entzelt für Leistungen der Gisenbahnen, ein Entzgelt, das bemessen wird nach der Beschaffenheit der Leistungen und das also bei jedem einzelnen Transport verschieden, insbesondere höher ist bei langen, als bei kurzen Besörderungsstrecken.

Die Wirkung des Bolls läßt sich bei Abschluß der Berträge genau beurteilen, sie ist eine für alle mit dem gleichen Zollsatz belegten Güter gleiche. Der Gifenbahntarif wirkt, 3. B. bei Ginfuhrgutern, gang anders, wenn das Gut auf 10 km als wenn es auf 1000 km nach dem Binnenland gefahren wird, man kann höchstens sagen, daß die Wirkung des Zolltarifs abgeschwächt wird, wenn der Tarif billiger ist für das vom Ausland eingeführte, als für das gleichartige im Lande felbst erzeugte Gut. Ferner der Boll bleibt underändert, er kann unverändert bleiben, solange der Sandelsvertrag besteht, und solange das Gebiet, für das der Roll eingeführt ist, unverändert bleibt. Der Eisenbahntarif wird geändert, er muß seinem ganzen Besen und der ganzen Bedeutung der Eisenbahnen entsprechend geändert werden, wenn neue Eisenbahnen gebaut werden oder wenn sich sonst die tatfächlichen Berhältnisse ändern. Es wäre sinnlos, wenn man etwa in einem Sandelsvertrag auch das Gifenbahnnet festlegen und bestimmen wollte, daß neue Eisenbahnen während der Dauer des Sandels= vertrags überhaupt nicht gebaut werden dürften. Uhnlich unrichtig wäre etwa eine Vereinbarung über die während der Dauer des Sandels= vertrags erlaubte Ausgestaltung des Gifenbahnnetes, wobei dann natürlich wieder Bereinbarungen über die infolge des Baus der neuen Streden notwendigen Underungen der Tarife zu treffen maren. Endlich, die Eisenbahntarife werden beeinflußt durch den Wett= bewerb. Den der Eisenbahnen der Bertragsstaaten kann man vielleicht ausschalten, nicht aber den der ausländischen Bahnen und den anderer Berkehrsmittel, besonders der natürlichen und der fünstlichen Basserstragen. Starre, durch internationale Berträge festgelegte Eisenbahntarife würden den Wettbewerb der Wasserstraßen geradezu anreizen, und damit wären nicht allein die Einnahmen der Eisenbahnen geschädigt, sondern in all den durch die Wasserstraßen, sei

es unmittelbar, sei es mit Silfe von Umschlagstarifen bedienten Gesbieten, der Zollpolitik entgegengearbeitet.

Diese allgemeinen Bedenken gegen den Abschluß von Eisenbahnstarifverträgen nach dem Muster und den Grundsätzen der Zolltarife sind so schwerwiegende, daß jeder Bersuch, eine solche Bereinbarung auch unter der Herrschaft der engsten Handelsbeziehungen zu treffen, als aussichtslos scheitern muß.

Bu diesen allgemeinen Bedenken kommen nun die weiteren, besonders in den Berhältnissen des Deutschen Reichs und Biterreich= Ungarns liegenden. Im Deutschen Reich sind die Staatsbahnen ihrem Umfang und ihrer Bedeutung nach so überwiegend, daß wenigstens an die Möglichkeit eines einheitlichen, geschlossenen Borgehens sämtlicher deutschen Eisenbahnen gedacht werden könnte. Rach den tatfächlichen, zurzeit bestehenden Berhältniffen in Ofterreich und Ungarr ift eine folche Möglichkeit meiner Meinung nach ausgeschloffen. Die beiden Staaten müßten zuerst und bor allem im eigenen Sause aufräumen. In Öfterreich, mehr noch in Ungarn überwiegt zurzeit das Staatsbahnnet; in Ungarn werden auch die Staatsbahnen nach im wesentlichen einheitlichen Grundfäten verwaltet, und die Tarife find wenigstens in den Einheitssätzen die gleichen. Nach Abschluß der großen Verstaatlichungen ift es bisher in Österreich noch nicht gelungen, das Staatsbahnnet einheitlich zusammenzuschließen und das Büter= tarifwesen einheitlich zu ordnen. Die Verhandlungen ziehen sich endlos in die Länge, sie sind natürlich durch den Krieg unterbrochen 18. Es würde also die erste Aufgabe der österreichischen Regierung sein, hier Wandel zu schaffen. Es würde ferner notwendig fein, daß alle noch borhandenen Wegenfage zwischen den öfterreichischen und den ungari= schen Eisenbahnen zubor ausgeglichen würden. Und endlich, in beiden Staaten sind noch mächtige und einflußreiche Privatbahnen vorhanden. Die Sanierung der traurigen Finanzlage der Südbahn foll bevorstehen, das ist wesentlich eine Finanzfrage. Neben ihr fämen in Betracht die Kaschau=Oderberger=Bahn und die beiden großen böhmi= schen Kohlenbahnen, die Buschtiehrader und die Aussig-Teplitzer. Auch ihre Tarife mußten entweder den Staatsbahnen gleich gestaltet werden,

¹⁸ Bgl. Krafauer, Das Problem ber Neuordnung der öfterreichischen Staatsbahnverwaltung. Archiv f. Eisenbahnwefen 1915, S. 553 ff.; ferner v. Busch man, Die Dienstorganisation der öfterreichischen Staatsbahnen und ihre Reform. Wien 1912. Dazu die Besprechung von Wehrmann, Archiv f. Eisenbahnwesen 1912. S. 1643 ff.

oder aber mindestens so, daß sie die Boll- und Sandelspolitik nicht stören. In dem vorangeführten Buch von Seidler und Freud wird die Schwierigkeit, die Privatbahnen zu einer Herstellung von Tarifen zu zwingen, die mit der Zollpolitik zusammenstimmen, nicht verkannt. Die Verfasser meinen, diese Schwierigkeiten ließen sich beseitigen ent= weder dadurch, daß bei Erteilung von Konzessionen der Staat sich das Recht vorbehielte, in folchen Fällen einzuschreiten, oder durch Handhabung des Staatsaufsichtsrechts, äußerstenfalls in der Weise, daß der Staat den Bahnen für etwaige Einnahmeausfälle Entschädi= gung gemähre. Belches dieser Mittel anzuwenden sei, hänge bon den rechtlichen und den tatfächlichen Berhältniffen des einzelnen Falles ab. Gewiß. Aber mag man so oder so vorgehen, unter allen Umständen handelt es sich um mehr oder weniger gewaltsame Eingriffe in die Privatverhältniffe der Bahnen, in erster Linie ihrer Finangen. Bietet der Staat eine angemeffene Entschädigung, so werden die Bahnen sich fügen. Entstehen Meinungsverschiedenheiten, so sind diese meist nur durch Brozesse zu beseitigen, die sich jahrelang hinziehen können. Da kommen Regierung und Bahnen meist viel besser weg, wenn die Bahnen bom Staate erworben werden.

Ginge man auch auf allen Seiten mit dem besten Willen an die Beseitigung dieser Schwierigkeiten heran, so würde es doch viele Jahre dauern, dis sich das Deutsche Reich und Österreich-Ungarn zum Absichluß von Sisenbahntarisverträgen ebenbürtig gegenübertreten könnten. Und es wird doch von allen Seiten gewünscht, daß die Verhandlungen über die neu abzuschließenden Handelsverträge möglichst sosort nach dem Friedensschluß in Angriff genommen und mit allem Nachdruck gefördert und zu Ende geführt werden; es gilt, den vielleicht niemals wiederkehrenden günstigen Augenblick nicht zu verpassen.

Schon aus diesem Grunde empfiehlt es sich, von grundstürzenden Anderungen in den Gisenbahntarisen vorerst abzusehen, die Berhält=nisse, die sich durch freie Bereinbarungen gebildet haben, soweit nötig, sestzulegen und hier und da zu ergänzen und zu verbessern.

Über die Fortbildung des gemeinsamen Berkehrsrechts (Internationales Übereinkommen, Bereinsbetriebsreglement, Gisenbahnverkehrsordnung und Betriebsreglements für den Binnenverkehr) habe ich bereits gesprochen, ebenso über den Abschluß eines (internationalen) Bertrags über den Personen- und Gepäckverkehr. Für das Fahrplanwesen genügen, wie wir gesehen haben, die bestehenden Einrichtungen der internationalen Fahrplans und Wagenbeistellungskonferenzen, die Fortentwicklung der technischen Sinheit, der Betriebseinrichtungen (Wagenumlauf usw.) kann, wie bis jett, durch den Berein deutscher Sisenbahnverwaltungen erfolgen, ein engerer Jusammenschluß der deutschen, österreichischen und ungarischen Sisenbahnen bei diesen Arbeiten ergibt sich ganz von selbst. Ist hier also wesentlich Neues nicht zu schaffen, da angenommen werden muß, daß diese Berhältnisse sich in der bisherigen Richtung weiter entwickeln werden, so liegt die Sache anders bei den eigentlichen Tarisen. Diese sind so buntscheckig und vielgestaltig, wie die obige Darstellung zeigt, daß sie sehr der bessernden Hand bedürfen. Auf die einzelnen Berbandstarise und ihre kritische Würdigung einzugehen, wäre verfrüht und auch ohne sehr einsgehende besondere Untersuchungen nicht möglich.

Ich beschränke mich daher auf den wichtigsten, den oben geschilder= ten deutsch=luzemburgisch=österreichisch=ungarischen Berbandsgütertarif und verbinde damit einige allgemeine Borschläge. Durch die lette Reform, die Einfügung der Serien= tarife ist dieser Tarif zwar verbessert worden, aber er ist immer noch höchst verwickelt. Eine Bereinfachung wäre in der Beise möglich, daß man die Tarifvorschriften und die Güterklassifikation durch gegenseitiges Entgegenkommen vereinfachte, sich möglichst auch über gleiche Einheitsfätze der einzelnen Rlassen verständigte. Die Serientarife ließen sich dann bermindern und unter Umständen durch Ausnahme= tarife erseten. Biele der bestehenden Ausnahmetarife würden wegfallen. Die weitere Fortbildung des Tarifs ist jest schon vereinfacht durch die deutsche und die österreichische Eisenbahngemeinschaft. Db sich die österreichische zu einer österreichisch=ungarischen Gemeinschaft ausbilden und ob fich diefe Einrichtung auch auf eine fichere bertrags= mäßige Grundlage stellen ließe, wäre zu prüfen.

Ein weiterer Schritt wäre dann das Zusammenarbeiten aller Eisenbahnen der Vertragstaaten in den Formen der deutschen Generalstonferenz, die in regelmäßigen Zwischenräumen zusammenzutreten hätte, und deren Arbeiten vorzubereiten wären durch eine deutschsösterreichischsungarische ständige Tariskommission in Verbindung mit einem Ausschuß der Verkehrsinteressenten. Wie es gelungen ist, diese de utschen Drganisationen zu finden, die sich nicht nur für Handel, Landwirtschaft und Gewerbe, sondern auch für den Verkehr und für die Sisenbahnen bewährt haben, so sollte es möglich sein, eine ähnliche

Organisation für die Bertragstaaten zu schaffen, wenn einmal ein Sandelsvertrag die gesamten wirtschaftlichen Beziehungen innerlicher gestaltet hat. Nehmen doch schon jest die Eisenbahnen der Schweiz an den Berhandlungen der deutschen ständigen Tarifkommission, wenn= gleich nur mit beratender Stimme teil. Die österreichischen und ungarischen Bahnen müßten dagegen als gleichberechtigte Glieder in die Organisation eingefügt werden. Ganz unbedenklich könnten dabei die öfterreichischen und ungarischen Privatbahnen fortbestehen. Als der deutsche Reformtarif 1877 vereinbart wurde, waren die Privat= bahnen den Staatsbahnen noch bedeutend überlegen. Db dann noch, sozusagen zur Krönung des Gebäudes ein deutsch = österreichisch = ungarischer Gisenbahnrat aus Bertretern der deutschen wirtschaftlichen Beiräte und des österreichischen Reichseisenbahn= rats gebildet werden konnte zur Mitwirkung in wichtigen, gemein= samen Tarif= und Berkehrsfragen, das wäre einstweilen der weiteren Entwicklung zu überlaffen. Schon bas regelmäßige Busammenarbeiten der Gisenbahnen untereinander und mit den Bertretern der wirtschaft= lichen Interessen würde, wie im Deutschen Reich, gute Früchte tragen, es würde, allseitigen guten Willen vorausgesett, das Verständnis der einschlägigen Fragen erleichtern und Gegenfätze mildern und aus= gleichen. Gine Bindung aller Tariffate, ein Berzicht auf die Gifenbahnhoheit oder die Tarifhoheit wäre ebensowenig erforderlich, wie cs im Deutschen Reich erforderlich gewesen ist. Wie von der deutschen Konferenz fast a l'le Beschlüsse einstimmig oder mit überwältigender Mehr= heit gefaßt sind und wie sich nur selten die genügende Anzahl von Stimmen zusammenfindet, um nachträglich die Beschlüffe unwirksam zu machen, so wird es, wenn nicht sogleich, doch bald bei der deutsch= öfterreichisch-ungarischen Generalkonferenz ebenso gehen. Beschlüffe der deutschen Generalkonferenz werden erfahrungsgemäß von den Regierungen niemals beanstandet; den Regierungen stehen ausreichende Mittel zur Berfügung, um während der Beratung ihre Auffassung zur Geltung zu bringen. Bei der hier ins Auge gefaßten internationalen Ronferenz wird es vielleicht erforderlich fein, die Zustimmung der Regierungen in wichtigen Fragen, sowie da vorzubehalten, wo Be= schlüsse nur mit geringer Mehrheit gefaßt sind. Die Einsetzung einer eigenen internationalen Behörde zur Bestätigung der Beschlüffe der Generalkonferenz halte ich nicht für erforderlich, zumal gegen eine solche allerhand staatsrechtliche Einwendungen erhoben werden könnten.

Neben den regelmäßigen Tarifen werden Ausnahmetarife nicht zu entbehren sein, und bei diesen liegen die Berhältnisse anders als im Deutschen Reich. Wie oben gezeigt, haben sich die deutschen Regierungen unter Mitwirkung des Deutschen Bundesrats verpflichtet. gewisse, die Sandels= und Zollpolitik störende, Ausnahmetarife zu vermeiden. Bei der ununterbrochen nahen Fühlung der Eisenbahnen und der Regierungen, der Öffentlichkeit der Berhandlungen über Ausnahmetarife in den wirtschaftlichen Beiräten, haben diese Berein= barungen genügt, um Migftanden borzubeugen. Gine Berftandigung über ähnliche Grundfäte zwischen Deutschland, Bfterreich und Ungarn wird nicht so leicht sein, noch weniger aber ist darauf zu rechnen, daß diese Grundsätze bei Feststellung der Ausnahmetarife auch streng beachtet werden. Diese Schwierigkeiten muffen aber überwunden werden bei allen Ausnahmetarifen, die schädlich wirken können. Die Gegenstände und die Verkehrsbeziehungen, wo eine Durchkreuzung der gemein= samen Zollpolitik möglich oder mindestens wahrscheinlich ift, wären durch forgfältige gemeinsame Untersuchungen festzustellen. Für der= artige Ausnahmetarife wurde eine vertragsmäßige Bindung der Säte selbst das beste sein, wobei nicht allein die Tariffätze, sondern auch die Beforderungswege festzulegen wären in dem Sinne, daß dem Bersender auch die Angabe von Begevorschriften unterfagt wäre und mit bem Biele, daß im Berkehr mit den betreffenden Wegenständen ein Wettbewerb durch Unterbietung der Frachten oder Underung der Begevorschriften völlig ausgeschloffen ift. So würden z. B. feste Bereinbarungen über den Berkehr von Bestdeutschland nach Öster= reich und Ungarn über Bagern und über den Arlberg, über den Verkehr gewisser Büter bon Triest und Fiume einerseits und Bremen und Samburg anderseits nach den binnenländischen Gebieten von Bfter= reich und Deutschland (3. B. für Baumwolle, Wolle und dergleichen) zu treffen fein. Sierbei wurden die Gifenbahnen in vielen Fällen die Mitarbeit der Verkehrsintereffenten nicht entbehren können, und da wäre eine schöne Aufgabe für den gemeinsamen Beirat gegeben, von dem ich oben gesprochen habe. Über die Bedenken, die einer derartigen Bindung von Eisenbahntarifen entgegenstehen, könnte man eher hinweggehen, wenn die Möglichkeit einer Anderung der Frachten auch während der Dauer des Handelsbertrags ausdrücklich für den Kall der Anderung der tatfächlichen Verhältniffe (3. B. Bau neuer Gifenbahuftrecken) vor= gesehen würde.

Die Bestimmungen über die regelmäßigen Berbandstarise, die Leitungsvorschriften, die Ausnahmetarise und ihre Fortbildung werden notgedrungen sehr ins einzelne gehen und daher sehr umfangreich wers den. Sie würden den Handelsvertrag stark belasten und unübersichtlich machen. Besser wäre es daher, wenn im Handelsvertrag sediglich die Grundsäße sestgelegt und über den Eisenbahnverkehr und die Eisenbahnstarise eine besondere Anlage beigesügt würde. In dem Handelsvertrag wäre ausdrücklich zu bestimmen, unter welchen Boraussesungen und in welcher Form Änderungen dieser Anlage während der Dauer des Bertrags vorgenommen werden können.

Endlich wird noch zu vereinbaren sein, wie die Beziehungen der beiden eng verbündeten Staaten zu anderen Staaten zu regeln find. Eine solche Regelung hängt zunächst ab von dem Inhalt der allgemeinen Handelsverträge. Daß Öfterreich, Ungarn und Deutschland bei Abschluß neuer Handelsverträge als ein einheitlicher Organismus vorgehen, ist vielleicht nicht unbedingt notwendig, aber meines Er= achtens wünschenswert. Notwendig ist dagegen, daß die beiden eng verbundenen Staaten, wenn ein jeder felbständig Sandelsvertrage mit einem anderen abschließt, dabei in Fühlung miteinander bleiben und jich über ein gleichmäßiges Vorgehen vorher verständigen. Auch bei Regelung der Gisenbahnverhältnisse kann man den einen oder den anderen Beg gehen, doch wurde meines Erachtens hier der erstere Weg den Borzug verdienen. Für den Berkehr mit dem europäischen Fest= land wird dies erleichtert durch das Bestehen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, dem außer dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn, Luxemburg, die Schweiz, die Niederlande, Belgien, Frankreich, Italien, Rugland, Rumanien, Serbien, Bulgarien, Dänemark, Schweden und seit kurzem Norwegen Die uns jest feindlichen Länder können außer Beanaehören. tracht bleiben, und von den neutralen kämen vorerst vielleicht Rumänien und Bulgarien in Frage, außer Luxemburg, auf das jich schon jest der deutsch=österreichische Berbandstarif erstreckt. Gine Berständigung mit Rumänien wird dadurch erleichtert, daß das Betriebsreglement des Bereins deutscher Gisenbahnverwaltungen für die rumänischen Gisenbahnen, die diesem Berein angehören, gilt, alfo die rechtlichen Grundlagen des Gifenbahnwesens mit denen in Deutsch= land, Öfterreich und Ungarn gang übereinstimmen. Gleichwohl möchte es fich nicht empfehlen, Rumanien fogleich zu den Berhandlungen zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn zuzuziehen. Diese Verhandslungen werden so schwierig sein, daß es besser ist, wenn zunächst nur ein kleiner Kreis daran teilnimmt und die Ausdehnung auf Rumänien vorbehalten bleibt. Damit ist vorerst auch ein weiteres Vorgehen nach Osten, nach Bulgarien, ausgeschlossen. Verhandlungen über eine neue Regelung des Eisenbahnverkehrs mit der Schweiz, den Niederlanden und den drei nordischen Königreichen wären verfrüht. Die wirtschaftslichen Verhältnisse liegen dort wesentlich anders, als in den beiden enger zu verbindenden Staaten. Was einmal mit Belgien wird, hängt ab von dem Schickfal dieses Staats nach Abschluß des Friedens.

IX.

Die Wasserstraßen. Die tatsächlichen und die rechtlichen Verhältnisse.

Dem Schiffahrtsverkehr zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn dienen die beiden großen natürlichen Wasserstraßen, die Elbe und die Donau. Das deutsche Kanalnetz steht nirgends in unmittelsbarer Verbindung mit österreichischen und ungarischen Wasserstraßen. In Österreich sind nur zwei ganz kleine Kanäle, in Ungarn die beiden etwas längeren Kanäle, der Begas und der Franzenskanal, die aber für den Verkehr nur von geringer Bedeutung sind. Die geplanten und durch Gesetz vom 11. Juni 1901 vorläusig genehmigten großen Kanäle in der österreichischen Monarchie stehen immer noch nur auf dem Vavier.

Der Verkehr auf den beiden großen Strömen, sowie die für die Uferstaaten geltenden rechtlichen Beziehungen unterliegen der Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821 (Preuß. GS. 1822 S. 9—38) genehmigt durch die Bestätigungsurkunde vom 20. November 1821 a. a. D. S. 7—8, in Kraft getreten am 1. Januar 1822, in Verbindung mit dem Vertrag zwischen dem Norddeutschen Bund und Österreich über Ausschung der Elbzölle vom 22. Juni 1870 (RGBl. S. 417¹⁹) und der Donauschiffahrtsakte vom 7. November 1857. Die Elbe ist schiffbar von Melnik in Böhmen bis zu ihrer Mündung. Die schiffbare Strecke hat eine Länge von 846 km, wovon 107,2 km auf Böhmen, der übrige

¹⁹ Die vielen Ergänzungen der Elbschiffahrtsakte kommen hier nicht in Betracht. Bgl. hierüber das ausgezeichnete Quellenwerk: Die Elbzölle. Aktenstücke und Rachweise. 1814—1859. Leipzig 1860.

Teil auf Deutschland kommen. Die Donau ist ein Strom von viel größerer internationaler Bedeutung. Die Stromlänge beträgt 2860 km, die Donau ist schiffsbar von Ulm ab (215 km von der Mündung entsfernt), der Schiffsberkehr wird sehr erschwert durch die vielen Schiffsfahrtshindernisse, die durch kostspielige Bauten soweit beseitigt sind, daß die Besahrung des ganzen Stromes, wenngleich mit bedeutenden Erschwernissen auf einzelnen Strecken, möglich ist. Die Donau liegt mit 581 km im Deutschen Keich (Baden, Württemberg, Bahern), mit 1313 km in Österreichsungarn (373 km Österreich, 940 km Ungarn) und mit 966 km in Bulgarien, Rumänien und Rußland. Das Stromsgebiet umfaßt 800 110 qkm, wovon 56 010 qkm auf das Deutsche Reich, 443 610 qkm auf Österreichsungarn kommen. Die Donau hat 120 Nebensslüsse, darunter 60 größere, von denen 34 schiffbar sind.

Durch die vorerwähnten Staatsverträge ist die Schiffahrt auf den beiden großen Strömen freigegeben. Durch die Elbschiffahrtsakte find die damals bestehenden vielgestaltigen Abgaben aufgehoben, statt ihrer einheitliche Abgaben eingeführt, die teils bon der Ladung als Elbzoll, teils von den Fahrzeugen als Rekognitionsgebühr erhoben wurden. Diese Abgaben sind durch den obenerwähnten Staatsvertrag vom 22. Juni 1870 aufgehoben, in dem weiter festgesett wird, "daß hinfort nur noch Abgaben für die Benutung besonderer Anstalten, welche zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt find, zugelaffen werden sollen". Diese Bestimmung ist wörtlich dem Art. 54 der Berfassung des Deutschen Reichs entnommen, der erft durch Reichsgesetz bom 24. Dezember 1911, betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben (ABBl. S. 1137) geändert worden ist. Soweit bekannt, sind Berhandlungen zwischen dem Deut= schen Reich und Österreich-Ungarn über eine Anderung des Staats= vertrags von 1870 im Sinne jenes Reichsgesetzes in Aussicht genommen oder vielleicht schon eingeleitet. Bu einem Ergebnis haben fie bisher nicht geführt, fo daß das Recht der Erhebung von Schiffahrts= abgaben auf der Elbe nach dem Art. 54 in seiner früheren Fassung beurteilt werden muß 20.

Etwas anders ift die Rechtslage bei der Donau. Über Schiff=

²⁰ Auf die ungemein geistreiche Auslegung des Art. 54 durch Peters (Schiffahrts-abgaben, Erster Teil, Leipzig 1906, Schriften des Bereins für Sozialpolitik CXV, 1) wird man dabei nicht zurücktommen können, nachdem diese Auslegung durch Anderung des Art. 54 abgelehnt ist.

fahrtsabgaben auf der Donau hatten Bapern und Öfterreich unter dem 2. Dezember 1851 einen Bertrag abgeschloffen, dem Bürttemberg später beigetreten war, wonach auf der Donau von der baherisch-würt= tembergischen Grenze bis nach Ungarn jowie auf den Nebenfluffen "fämtliche bisher bestehenden Bafferzölle sowie alle anderen unter was immer für Namen bekannte Abgaben, womit die Schiffahrt belaftet war, sodann . . . die an einigen Orten noch bestehenden Rommunalzölle aufgehoben werden follten". Über Schiffahrtsabgaben enthielt sodann der Pariser Friedensvertrag vom 30. März 1856 in Art. XV die folgende Bestimmung: "La navigation du Danube ne pourra être assujettic à aucune entrave ni redevance qui ne serait pas expressément prévue par les stipulations contenues dans les articles suivants. En conséquence il ne sera perçu aucun péage basé uniquement sur le fait de la navigation du fleuve, ni aucun droit sur les marchandises qui se trouvent à bord des navires." Es war dann weiter bestimmt in Urt. XVI, daß zur Deckung der Rosten der Ber= befferung der Fahrstraße, die der Erleichterung der Schiffahrt dienten, angemessene Gebühren erhoben werden könnten.

Der wesentliche Inhalt dieser Vereinbarung ist in Art. 19 der Donauschiffahrtsakte vom 7. November 1857 übernommen worden, wo es heißt:

"Es foll auf der Donau keine Gebühr, welche sich einzig und allein auf die Tatsache der Beschiffung des Flusses gründet, erhoben werden.

"Demzufolge werden sämtliche bisher bestehenden Gebühren dieser Art, sie mögen was immer für einen Namen haben, und sie mögen im Besitz des Staates, der Gemeinden, Korporationen oder Privaten sich befinden, hiermit gänzlich aufhören."

"Auch sollen künftig auf diesem Strome keine anderen Gebühren oder Abgaben eingehoben werden, außer welche durch die Bestimmuns gen der gegenwärtigen Schiffahrtsakte ausdrücklich vorgeschen sind."

Im Art. 21 werden die Fälle aufgezählt, in denen Schiffahrtssabgaben erhoben werden können. Zu diesen gehören auch solche, die dienen zur Deckung der Auslagen für die die Erhaltung und Bersbesserung der Schiffbarkeit der Donau bezweckenden Arbeiten und bleibenden Anstalten, welche die Userstaatenkommission im Interesse der Schiffahrt für notwendig erkannt haben wird. Diese Schiffahrtss

abgaben sollen nicht höher bemessen werden, als zur Deckung oder Berzinsung des Gesamtauswandes an Herstellungs- und Unterhaltungskosten annäherungsweise ersorderlich erscheint.

Durch spätere Verträge ist ausdrücklich das Recht der Abgabenerhebung am Eisernen Tor zur Deckung der für die Regulierung dieser Strecke aufgewendeten Kosten anerkannt und hiernach versahren worden 21.

Hiernach ist es nicht zweifelhaft, daß zur Deckung der Kosten der Regulierungsarbeiten an der Donau Schiffahrtsabgaben erhoben werden dürfen, während eine solche Besugnis für die Elbe nicht besteht: denn diese Arbeiten gelten nicht als Anstalten im Sinne des Bertrags von 1870. Um die Erhebung von Schiffahrtsabgaben auf den Strömen des Deutschen Reichs, bei denen derartige internationale Berträge nicht vorliegen, zu ermöglichen, ist in dem Geseh vom 24. Dezember 1911 der Begriff der "Anstalt (Werke und Einrichtungen)" so gesaßt, daß darunter auch Flußregulierungen inbegriffen sind²².

Die Schiffahrtsakte werden ergänzt durch die Art. 13, 14 des geltenden Handelsvertrags nebst Zusatvertrag. Sie lauten, soweit sie hierher gehören:

Art. 13. Zur Befahrung aller natürlichen und künstlichen Basserstraßen in den Gebieten der vertragschließenden Teile sollen Schiffsführer und Fahrzeuge, welche einem derselben angehören, unter denselben Bedingungen und gegen dieselben Abgaben von Schiff und Ladung zugelassen werden, wie Schiffsführer und Fahrzeuge des eigenen Landes.

Art. 14. Die Benutung der . . . Kanäle, Schleusen, Fähren, Brücken und Brückenöffnungen, der Häfen und Landungsplätze, der Bezeichnung und Beleuchtung des Fahrwassers, des Lotsenwesens, der Kran- und Wägeanstalten, die Niederlagen, der Anstalten zur Rettung und Bergung von Schiffsgütern und dergleichen mehr, insoweit die Anlagen oder Anstalten für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind, sollen, gleichviel, ob dieselben vom Staat oder von Privatberechtigten verwaltet werden, den Angehörigen des anderen vertragschließenden Teils unter gleichen Bedingungen und gegen

²¹ Rgl. bas Nähere hierüber bei Beters a. a. D. S. 20-23 und S. 223 ff.

²² Bgl. Peter3, Kommentar zu dem oben angeführten Gesetz. Berlin 1912. S. 14-16.

gleiche Gebühren, wie den Angehörigen des eigenen Stants gestattet werden.

Gebühren dürfen . . . nur bei wirklicher Benugung folcher Unlagen oder Anstalten erhoben werden.

Sierzu Zusat des Vertrags von 1906:

Hinsichtlich der Absertigung und Beförderung der von den Gebicten des einen Teils übergehenden oder die letzteren transitierenden Güter, soweit sie in diesen durch Schiffahrtsunternehmungen auf Flüssen oder Kanälen weiter befördert werden, und bezüglich derzienigen Beförderungspreise dieser Unternehmungen, welche auf staatliche Beranlassung für bestimmte Güter eingeführt werden, derpflichten sich die dertragschließenden Teile, keine Berfügung zu treffen, durch welche derartige Begünstigungen den Gütern des and deren Teils borenthalten werden.

Χ.

Verbesserungen des Wasserstraßenverkehrs. Donau, Elbe, Ranäle.

Welche Berbesserungen des Wasserstraßenverkehrs sind nun erswünscht oder notwendig zur Förderung der engeren Handelsbeziehungen zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn?

Die vorstehenden Bestimmungen des Handelsvertrags beschränken sich darauf, ähnlich wie im Sisenbahnverkehr, im Verkehr auf den Wasserstraßen eine durchaus paritätische Behandlung der Angehörigen der Vertragsstaaten zuzusichern. Zu diesem Zwecke werden alle Gebühren, die überhaupt in Frage kommen können, aufgezählt. Über ihre Höhe wird nichts gesagt. Änderungen hierin sind kaum erforderlich.

Dagegen scheint es nicht ausgeschlossen, daß durch Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der beiden großen Ströme internationale Ersfolge zu erreichen sind. Zunächst bei der Donau. 23.

²³ Die tatsächlichen Angaben sind im wesentlichen entnommen der (Bonner) Doktordissertation von Alfr. Zimmermann: Die Donau als Binnenwasserftraße Öfterreich-Ungarns. Berlin 1914. Berichterstatter Prof. Schumacher, Bonn. Der auf die Tarise bezügliche Teil dieser Abhandlung ist mit wenigen Anderungen auch absgedruckt im Archiv f. Gisenbahnwesen. 1915. S. 325 und 553 ff. Der Bersasser wurde gleich bei Ausbruch des Krieges zu den Waffen einberusen.

Die Donau ist wegen ihrer gevaraphischen Lage, der Beschaffenheit des Flugbettes und der politischen Berhältniffe ein für die Ent= wicklung einer mächtigen, den Berkehr beherrschenden Schiffahrt wenig gunftiger Strom. "Der moderne Großberkehr des mittleren Europas," so bemerkt Zimmermann24 richtig, "wendet sich größtenteils dem Weften zu, die Donau fließt aber nach Often und ermöglicht schon dadurch viel weniger den eigentlichen großen Nugen mächtiger Ströme, den Talverkehr." Das Mündungsgebiet der Donau ist die Gegend des Schwarzen Meers, das eine verhältnismäßig geringe Bedeutung für den Weltverkehr besitt. Gerade in dem gegenwärtigen Krieg tritt dies mit besonderer Deutlichkeit zutage. Das Flugbett ist ein unregelmäßiges, seichte, breite Stellen wechseln ab mit tiefen Abschnitten mit gewaltiger Strömung. Für die Regulierung der Donau sind bon den beiden hauptbeteiligten Staaten ganz aukerordentlich hohe Summen, in den letten 50-60 Jahren nicht weniger als rund 839 Millionen Kronen berausgabt worden. Davon kommen 212 Millionen Kronen auf Öster= reich und 627 Millionen Kronen auf Ungarn. In die lettere Summe find 45 Millionen Rronen für die Beseitigung der Schiffahrtshindernisse am Eisernen Tor inbegriffen 25. Rur zur Deckung der Berzinsung und Tilgung der letterwähnten Kosten werden geringe Schiffahrts= abgaben erhoben, mit denen in den Jahren 1901-1911 das Anlage= favital durchschnittlich nur mit etwa 1 % verzinst ist, über deren "ver= kehrshindernde" Höhe gleichwohl die Schiffahrt Beschwerde führt.

Die Folge dieser Ungunst der äußeren Verhältnisse sind hohe Frachten, die die auf anderen Strömen (dem Rhein, der Elbe) bedeutend übersteigen, was natürlich auch ein Grund dafür ist, daß der Güterberstehr nicht entsernt so groß ist, wie auf den beiden anderen deutschen Strömen. Auf eine Ermäßigung der Tarise hat hingewirkt der mit dem Ausbau der deutschen, der österreichischen und der ungarischen Sisenbahnen immer stärker sühlbare Wettbewerb dieses Verkehrsmittels. Die Tarise leiden weiterhin unter dem Wettbewerb des Seeverkehrs, hauptsächlich der sogenannten Levantetarise, mit deren Hilse viele Güter aus dem Innern Deutschlands über Hamburg zur Seenach den Donauhäsen und von da auf der Donau auswärts die tief ins Innere von Rumänien unter günstigeren Bedingungen besördert werden können, als auf dem viel näheren Sisenbahnwege nach den

²⁴ a. a. Q. €. 16.

²⁵ a. a. D. S. 28−44, 54, 55.

deutschen und österreichischen Donauhäfen und von dort zu Schiff. Der Güterverkehr auf der Donau vollzieht sich nahezu ausschließlich durch die mächtige, staatlich stark unterstütte k. k. Erste Donau-Dampf= schiffahrtsgesellschaft, der es gelungen ist, jast alle kleinen Gesellschaften aufzusaugen, und mit den wenigen noch bestehenden größeren Gesell= schaften Tarifvereinbarungen zu treffen, die ein weiteres Sinken der Frachtsätze verhüten. Auch die deutschen und österreichischen Eisen= bahnen haben sich mit dieser Gesellschaft über Umschlagtarise verstän= diat. Nach der letten, dem preußischen Landeseisenbahnrat vorgelegten Übersicht der Ausnahmetarife vom Jahre 1910 bestehen zur Förderung der Ausfuhr deutscher Industrieerzeugnisse direkte Frachtsätze mit den Stationen Bassau (Donaulände), Deggendorf (Donaulände) und Regensburg (Donaulände). Die Frachtanteile der preußischen Staats= bahnen beruhen im allgemeinen auf den Einheitsjähen des inneren Berkehrs: daneben sind eine Reihe von ermäßigten Ausnahmetarifen (für Eisenwaren, Robeisen, Kaffee, Petroleum usw.) eingeführt. Ein besonderer Umschlagsverkehr nach und von den unteren Donauländern (Rumänien, Serbien, Bulgarien und weiter) nach denselben Umschlagspläten, gleichfalls zur Förderung der deutschen Industrie mit sehr ermäßigten Einheitsfäßen besteht für eine große Anzahl von Bütern und weiterhin ein Umschlagsverkehr nach Wien und Bregburg mit serbischen, rumänischen und bulgarischen Schiffsstationen für Stückgut, für Güter aller Art zu 5 und 10 t und Ausnahmefäßen für einzelne Büter. Auch die Säte dieses Umschlagstarifs find wesentlich billiger, als die des gewöhnlichen Berkehrs.

Es handelt sich hier durchweg um außerordentlich verwickelte Tarifzustände. Die allgemeinen und die Ausnahmetarife sind eingeführt von Fall zu Fall nach den Bedürfnissen des Berkehrs und unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Stellung und der Finanzen der einzelnen Berkehrsanstalten. Neben den Frachten der Berkehrsanstalten bestand in Ungarn bis zum Jahre 1908 eine Transportsteuer, und in Rumänien wird seit 1876 von allen zu Schiff auf der Donau einzgesührten Gütern ein Zollzuschlag von 1/20/0 des Berts erhoben. Dazu kommt endlich, daß man sich in Ungarn niemals, auch nach Abschluß des Handelsvertrags gescheut hat, Resaktien zur Begünstigung einzelner Bersender sowohl auf den Eisenbahnen als im Schiffsverkehr zu gewähren, durch die die regelmäßigen Tarife unterboten werden.

Es wird ungemein schwierig fein, bei einer innigeren Gestaltung

der Handelsbeziehungen zwischen dem Deutschen Reich, Biterreich und Ungarn, in diese Berhältnisse einzugreifen, um so schwieriger, als jede Maßnahme der Zustimmung der übrigen Donaustaaten bedarf, die, wenn fie ihren Interessen zuwider liefe, die Genehmigung sicher= lich versagen würden. Die Erhebung von Schiffahrtsabgaben im Sinne des deutschen Gesetzes vom 24. Dezember 1911 würde statthaft sein. Aber damit wäre wenig geholfen. Will man den Berkehr auf der Donau fördern, so mussen die Tarife herabgesett werden, eine Erweite= rung oder Vermehrung der Schiffahrtsabgaben bedeutet aber um= gekehrt eine Erhöhung der Beforderungekoften. Auch eine Gin= ichränkung des Bettbewerbs mit Silfe staatlichen Ginschreitens würde auf den lebhaften Widerspruch von Interessenten stoßen, auf die der Staat wenig Ginflug ausüben kann. Um Levanteverkehr ift die Samburger Seeschiffahrt, am Donauberkehr die Donau-Dampfichiffahrts= gesellschaft mit gegenfätlichen Interessen beteiligt. Wird es möglich fein, folche Gegenfätze in einem Sandelsvertrag auszugleichen? Und weiterhin, kann man ein wirtschaftliches Bedürfnis zum Gin= greifen in diese auf geschichtlicher Entwicklung beruhenden Berhältnisse anerkennen? Dieje Frage mußte gebruft werden, vielleicht in Berbindung mit der Untersuchung der Gisenbahntarife. Davon, daß zur= zeit die Zollpolitik des Deutschen Reichs, Österreichs und Ungarns durch die Donautarise gestört wäre, ist nichts bekannt. Auf die deutsche Zollpolitik können die Donautarife kaum Ginfluß haben; vielleicht könnte man daran denken, daß eine Begunstigung der Betreideeinfuhr auf der Donau die deutsche Landwirtschaft schädigte. Aber von einer solchen Schädigung ist meines Wissens bisher auch nichts gehört und die Tarife auch für Getreide Donau aufwärts find io hoch, daß durch fie die Wirkung der Getreide-Schutzölle kaum abgeschwächt werden kann.

Noch schwieriger liegen die Verhältnisse bei der Elbe. Wie oben gesagt, dürsen Schiffahrtsabgaben auf der Elbe nach dem Staatsvertrage vom 22. Juni 1870 nicht erhoben werden. Aus politischen und wirtschaftlichen Gründen hat die preußische Regierung auf die Erhebung von Gebühren bei Ausführung von Strombauten den größten Wert legen müssen. Die Volksvertretung erteilte ihre Zustimmung zu dem großen preußischen Wassertraßengeset vom 1. April 1905 (GS. 179 ff.) nur unter der Bedingung, daß der § 19 in das Geset aufsgenommen wurde, der solgendes bestimmt: "Auf den im Juteresse

der Schiffahrt regulierten Fluffen find Schiffahrtsabgaben zu erheben. Die Abgaben sind so zu bemessen, daß ihr Ertrag eine angemessene Berzinsung und Tilgung derjenigen Aufwendungen ermöglicht, die der Staat zur Verbesserung oder Vertiefung jedes dieser Flüsse über das natürliche Mag hinaus im Interesse der Schiffahrt gemacht hat. Die Erhebung dieser Abgaben hat spätestens mit Inbetriebsetzung des Rhein-Weser-Kanals oder eines Teils desselben zu beginnen." Um diesen § 19 in die Wirklichkeit zu versetzen, war eine Anderung des Art. 54 der Reichsverfassung erforderlich. Die Staatsregierung erklärte sich bereit, die geeigneten Schritte zu tun, um die der Erhebung von Schiffahrts= abgaben entgegenstehenden Schwierigkeiten zu beseitigen 26. Dieser Berpflichtung ist die preußische Regierung dadurch nachgekommen, daß sie die Änderung des Art. 54 der Berfassung beim Bundesrat und Reichs= tag beantragt hat, die, wie oben bemerkt, durch Gefet vom 24. De= zember 1911 erfolgt ist. Eine Änderung der gleichlautenden Bestimmung des Staatsbertrags vom 22. Juni 1870 wäre nur unter Zustimmung der öfterreichisch-ungarischen Regierung möglich, die bis jett nicht er= teilt worden ist. Diese Frage ist für Österreich nicht nur von wirtschaft= licher, sondern auch von hoher politischer Bedeutung. Der Widerstand gegen Einführung von Schiffahrtsabgaben geht hauptsächlich aus von den Interessenten in Böhmen. Die seit vielen Jahren dauernden Schwierigkeiten bei Regelung der staatsrechtlichen Verhältniffe Bohmens würden weiter verschärft werden, wenn die österreichische Re= gierung den Bünschen der deutschen Regierung in der Angelegenheit der Schiffahrtsabgaben entgegenkommen wollte. Run liegt natürlich der Gedanke nahe, diese Frage in die Erörterung über die Neugestaltung der handelspolitischen Berhältnisse hereinzuziehen; denn gang unzweifelhaft wäre die Herstellung übereinstimmender Grundsätze für die Erhebung von Schiffahrtsabgaben auf dem für den Berkehr jo außerordentlich wichtigen Elbstrom ein wichtiger Schritt für die Bereinheitlichung des Berkehrswesens. Db es gelingen wird, mit der= artigen Gründen die Beteiligten zu überzeugen und - unter Ausschaltung der politischen Seite der Frage — diesen Fortschritt zu er= reichen, wird von der Gestaltung der wirtschaftlichen und politischen Lage nach Friedensschluß abhängen. Auf den Zusammenhang dieser

²⁶ Bgl. auch Kommissionsbericht des Abgeordnetenhauses über den Gesehentwurf betr. die Herstellung und den Ausbau der Wasserstraßen. Drucks. 594. 1904 05. S. 168 sf., 243.

Frage mit dem Ausban des Kanalnetzes in Österreich komme ich nachher zurück.

Die Erhebung von Schiffahrtsabgaben würde auch auf die Eisen= bahntarije von Einfluß sein, die zurzeit durch den Wettbewerb der Bafferstraßen stark beeinflußt werden. Sier kommt 3. B. auch der Wettbewerb zwischen Samburg und Bremen einerseits und Triest anderseits bei der Beforderung von Maffengutern, darunter der Baumwolle, nach dem Junern des Deutschen Reichs und Ofterreichs in Frage, der für die deutschen Seehäfen im Falle der Erhebung von Schiffahrtsabgaben erschwert werden würde27. Burgeit bestehen eine Reihe von Umschlagstarifen zwischen den Gisenbahnen und der Glb= schiffahrt, die fich dann auch ändern mußten. Die preußisch-heffischen Staatsbahnen gewähren, abgefehen bon den für andere Binnenumschlagspläte geltenden Ermäßigungen, für den Elbumschlag keine besonderen Begünstigungen und Frachterleichterungen. Dagegen ge= währt die sächsische Staatsbahn für den Elbumschlag in Riesa und in Dresden Bergütungen sowohl an Fracht als auch an Nebengebühren, die zur Begegnung des Wettbewerbs gegen die öfterreichischen Um= schlagspläte Laube und Auffig und zum Teil auch gegen die Rheinund Mainumichlagspläte eingeführt find. Sie gelten für alle Guter der Normalklassen und für einige Güter der Ausnahmetarife und werden meift nur für große Mengen im Rückvergütungswege gewährt. Die Ermäßigungen find berschieden bei den einzelnen Tarifen, und gehen bei einzelnen Ausnahmetarifen bis auf 50 % der regelmäßigen Fracht. Bei einer veränderten Gestaltung der Sandelsbeziehungen zwischen dem Deutschen Reich und Ofterreich-Ungarn wurde dahin zu streben sein, daß der Wettbewerb zwischen den deutschen und den öster= reichischen Elbumschlagspläten beseitigt und die Tarife jo gestaltet werden, daß der Verkehr nach der wirtschaftlichen und geographischen Lage auf die verschiedenen Wege verteilt wird. Die zunächst erforderlichen Beratungen der Eisenbahnen und der an dem Verkehr beteiligten Rreise würden sich weiterhin — einerlei ob Schiffahrtsabgaben auf der Elbe erhoben werden oder nicht - auch auf eine sachgemäße Regelung des Wettbewerbs zwischen den deutschen Nordsechäfen und den öfterreichischen Safen des Mittelmeeres erftreden muffen. Alles Fragen, die bei den einzuleitenden Berhandlungen ernst zu prufen sind. Be-

²⁷ Bgl. hierzu auch v. der Leben, Der Wettbewerb der mitteleuropäischen Berskehrsftraßen. Technit und Wirtschaft 1914, Heft 10. Sonderabdruck S. 21 ff.

stimmte Borschläge lassen sich erst nach voller Ausklärung der tatjächlichen Berhältnisse machen.

Bon durchgreisenden organischen Anderungen im Schiffahrtse verkehr innerhalb der verbündeten Reiche wird hiernach kaum die Rede sein können, wenn man nicht auch den Ausbau künstlicher Bassersftraßen ins Auge faßt.

Einen großartigen Borschlag zur Berbesserung des Schiffahrtsverkehrs zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn in Berbindung mit der Anlage von Kanälen hat der Altmeister der Berkehrswissenschaft Dr. Emil Sax vor einigen Jahren in die Öffentlichkeit geworfen, und auf diesen möchte ich schließlich noch die Aufmerksamkeit lenken²⁸.

Das oben erwähnte öfterreichische Gesetz vom 11. Juni 1901 (AGBl. S. 215) bestimmt, daß vier große Wasserstraßen gebaut werden sollen:

- 1. Ein Schiffahrtskanal von der Donau zur Oder;
- 2. ein Schiffahrtskanal von der Donau zur Moldau nach Budweis nehft Kanalisierung der Moldau von Budweis bis Prag;
- 3. ein Schiffahrtskanal vom Donau-Oder-Kanal zur mittleren Elbe nebst Kanalisierung der Elbestraße von Melnik bis Faromer;
- 4. eine schiffbare Berbindung vom Donau-Oder-Kanal zu dem Stromgebiet der Weichsel und bis zu einer schiffbaren Straße des Dnjestr.

Dieses Geset war ein Erzeugnis des Augenblicks. Es wurde in aller Haft von der Regierung eingebracht, um die Zustimmung des Reichsrats zu dem hochwichtigen Gesetzentwurf über die sogenannten Tauernbahnen zu erlangen, die dann durch Gesetz vom 6. Juni 1901 genehmigt worden sind. Eine große Anzahl von Abgeordneten, die an den Taucrnbahnen gar kein Interesse hatten, wollten die Gelegensheit benutzen, für die Landesteile, in denen ihre wirtschaftlichen Interessen lagen, gleichfalls kostspielige Berkehrsmittel, als eine Art von Ausgleich zu erhalten, und die Regierung fügte sich, um das Eisenbahnenetz zu erlangen, diesen Wünschen. Für die Wasserstraßen lagen weder Borarbeiten noch Kostenanschläge vor, die sollten später kommen. Das

²⁸ Emil Sax, Richt politische, nicht inneröfterreichische: Europäische Kanäle, Eine Flugschrift zur Kanalfrage. Wien 1911. Lgl. meine Anzeige in der Zeitung des Bereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1913. S. 945 ff.

gegen wurde festgesett, daß die Wajserbauten spätestens im Jahr 1904 begonnen und spätestens im Jahr 1912 fertiggestellt sein follten. Run, die Wafferbauten find weder 1904 begonnen, noch 1912 fertiggestellt worden, bis auf ein paar Risometer mitten in Galizien, wo die Erdarbeiten zu einem kleinen Mittelstück eines Ranals in Angriff genommen sein sollen. Dagegen sind ausführlichere Borarbeiten wenig= stens für einige Kanäle angefertigt mit dem Ergebnis, daß ungeheuere technische Schwierigkeiten dem Bau einiger der wichtigften Ranale entgegenstehen. Beiterhin ist durch Berstaatlichung der großen böhmischen Bahnen der Grund hinfällig geworden, mit dem man den Bau der böhmischen Kanäle rechtfertigte. Es war der, den mächtigen mit allerhand Vorrechten ausgestatteten Bahnen durch die Ranäle Bettbewerb zu machen und fie auf die fe Beise zu einer mehr gemein= nützigen Tarifvolitik zu zwingen. Schon im Jahr 1911 wurde in einer Thronrede das Wafferstraßengeset von 1901 für undurchführbar er= klärt. Gleichwohl hat man das Gefet bis heute nicht aufgehoben. Daß man unter den jetigen kriegerischen Zuständen und bei der finan= ziellen Lage des Landes nicht daran denken wird, die Arbeiten zur Ausführung des Gesetzes vom 11. Juni 1901 wieder zu beginnen, nun darüber kann vernünftigerweise niemand zweifelhaft sein. Unsere deutschen Ranalfanatiker schwärmen ungeachtet dieser tatsächlichen Berhältniffe immer noch für die großartige, mustergültige Baffer= straßenpolitik unseres Nachbarstaates 29.

Emil Sax hat nun die österreichischen Kanalpläne in der vorerwähnten Schrift einmal unter die Lupe genommen und streng sachlich den zwingenden Beweis geliesert, daß diese Kanäle ganz außerordentlich kostspielig sind, daß niemals daran gedacht werden kann, daß
sie das Anlagekapital einigermaßen verzinsen, daß ihrem Bau weiterhin die schwersten wirtschaftlichen Bedenken entgegenstehen 30. Dagegen macht er einen anderen Borschlag zum Ausbau der österreichischen
Wassertraßen und ihrer Verbindung mit den preußischen, der
höchst beachtenswert scheint, falls überhaupt der Plan einer Vervollständigung des mitteleuropäischen Wasserstraßennehes weiter versolgt
werden soll.

²⁹ Bgl. u. a. van der Borght, Bertehramefen. 2. Aufl., S. 370.

³⁰ Ich tann auf diese wahrhaft glänzende Beweisführung hier nicht eingehen, möchte aber nur warm empfehlen, sich den Genuß nicht entgehen zu lassen und sie nachzulesen.

Der Borschlag geht dahin, nicht innerösterreichische oder galizische, sondern europäische Kanäle zu bauen, und zwar einen Kanal von Wien nach Prerau, der sich dort in zwei Aste teilt, deren einer nach Bardubit zur Elbe, deren anderer nach Oderberg zur Oder führen foll. Gine Beiterführung des letteren bis zur Beichsel nach Rrakau konnte der Rufunft borbehalten werden. Dieser Doppelkanal murde eine Berbindung der Elbe mit der Donau, der Oder mit der Donau und der Elbe mit der Oder darftellen, seine Gesamtlänge würde 466 bis hochftens 470 km betragen, die Berbindung Elbe-Donau wäre 359 km, Oder=Donau 275 km und Elbe=Oder (Böhmen = Mähren = Schlefien) 284 km lang. Nach den bereits vorliegenden Untersuchungen wären die Kanäle mit einem Kostenauswand von rund 1 Million Kronen für das Rilometer herzustellen, da erhebliche technische Schwierigkeiten nicht vorliegen, durch die anliegenden Wasserläufe die Wasserbersorgung gesichert ist und die klimatischen Berhältnisse mahrend des größten Teils des Jahres den Schiffahrtsbetrieb gestatten. Die Berechnungen bon Sag über den Berkehr und die finanziellen Erträge kommen zu dem Ergebnis, daß der Binnenverkehr allein nicht genügen würde, um eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals zu erreichen. Reinertrag von 8 440 000 Kronen würde eine Berzinsung des Anlage= kapitals mit nur 1,468 % ergeben. Ganz anders wird sich das Ergebnis stellen, wenn man auch den internationalen Berkehr in Rech= nung zieht, und in diesem internationalen Verkehr liegt eigentliche Bedeutung der borgeschlagenen Bafferstraßen. Da tritt, wie Sar (S. 30) bemerkt, "der Belt= verkehr ins Gesichtsfeld: Die Güter und Tauschbeziehungen Deutschlands mit den beiden Staaten unserer Monarchie, der Donauländer und felbst der Levante, sowie der Anteil an den Sandelsbeziehungen mit den lettgedachten Ländern, welchen wir felbst auf diesem Wege neu gewinnen können." Die internationalen Güterumfäte hält Sax einer geradezu unbegrenzten Ausdehnung fähig. Die Länge und Be= schaffenheit der beiden an die Ranäle anschließenden natürlichen Wasser= straßen stärkt den Wettbewerb der Kanäle mit den Eisenbahnen, der Austausch geringwertiger Massengüter würde auf den Kanälen auf viel weitere Entfernungen stattfinden können, als auf den Gisenbahnen und auch die Beförderung hochwertiger Güter, die höhere Frachten er= tragen, würde sich bedeutend vermehren, der internationale Fernverkehr würde überdies den Gisenbahnen beinahe keine Fracht entziehen. Der

durchgehende Verkehr zwischen den Stromgebieten der Elbe und Oder einerseits und der Donau anderseits würde seine Schranken nur finden an der Grenzlinie, bis wohin "die Seefchiffahrt zwischen den deutschen und niederländischen häfen einerseits, den häfen des Schwarzen Meeres und den Donauhäfen anderseits die Transporte an sich zieht" (S. 31). Indeffen auch hier würden die Wettbewerbsverhältniffe fich zugunften der Binnenwasserstraßen verbessern. Einen besonderen Borteil ber= ipricht fich Sax davon, daß durch günftige Tarifgestaltungen die durch die Natur gegebenen Gegenfate zwischen dem Elbe- und dem Donauverkehr ausgeglichen werden können. Auf der Donau ist, wie wir oben gesehen haben, der Berkehr stromaufwärts viel stärker als strom= abwärts, auf der Elbe entspricht umgekehrt einem regen Talverkehr aus Österreich ein recht schwacher Bergverkehr. Es wäre durch richtige Bemessung der Tarife dahin zu streben, daß eine gleichmäßigere Ausnutung beider Wasserwege erreicht würde. Auch als Ergänzungs= strecke des preußisch=deutschen Kanalnetes -- Berbindung der Donau mit dem Rhein nach Serstellung des ganzen Mittellandkanals und der Donau mit dem Main usw. - seien die vorgeschlagenen Ranäle bon größter Bedeutung.

Das Ergebnis dieser Betrachtungen, auf die ich im einzelnen hier nicht eingehen kann, ist, daß dieser internationale Wasserstraßenverkehr, bei all seiner Bedeutung für den österreichischen und ungarischen inneren Berkehr, doch für Deutschland und dessen Wirtschaft von erheblich größerem Wert sein würde. Besonders die Verbindung der Elbe mit der Donau, der unmittelbare Unschluß des deutschen Industrie= gebiets an die öfterreichischen Ranalgebiete, an die Sauptstädte Ofterreichs und Ungarns durch eine billige und leistungsfähige Baffer= straße sei von unermeglicher Tragweite. Sax hält es daher auch für selbstverständlich, daß das Deutsche Reich oder Preußen sich an den Baukosten der Kanäle beteiligt und macht (S. 85-87) verschiedene Borschläge über die Form, in der diese Beteiligung etwa stattfinden tonne. "Bei den Berhandlungen über die Erhebung von Schiffahrtsabgaben auf der Elbe wäre die Belegenheit gegeben, zwischen beiden Angelegenheiten einen Konner herzustellen, zu dem sie ihre innere Natur ohnedies eignet und der eine Bereinbarung nach beiden Richtungen auf dem höheren Niveau der Intereffengemeinschaft gewiß sehr förderlich wäre." (S. 87, Anm. 2.)

Alle diese Anregungen und Ausführungen eines so hervorragenden Schriften 155. II. 24

Renners der Bolks- und Staatswirtschaft, wie Emil Sax es für uns alle ift, verdienen meines Erachtens die ernsteste Bürdigung, und die Bertreter der beteiligten Regierungen, die einmal über die Neugestaltung der Sandelsbeziehungen zwischen den beiden Reichen zu beraten haben, dürfen sich der Aufgabe nicht entziehen, die Ausführungen und die tatfächlichen Ermittlungen des Berfaffers gründlich zu prüfen und zu untersuchen, ob die Borichläge sich praktisch ver= wirklichen laffen. Sax felbst weist dann auf den engen Zusammenhang feiner Borschläge mit einer größeren handelspolitischen Unnähe= rung der beteiligten Staaten hin. "Wer bor dem, was fich in der Welt begibt, nicht die Augen verschließt," so bemerkt er S. 34 seines im Sahre 1911 erschienenen Buchs, "muß sehen, wie die Bereinigten Staaten von Amerika planmäßig daran arbeiten, den Kontinent sich jukzessib wirtschaftlich botmäßig zu machen, der europäischen und speziell deutschen Industrie dort den Markt nach und nach zu ent= ziehen . . . Demgegenüber bereitet England behutsam aber konsequent einen engeren Berband mit den Rolonien vor. Die mitteleuropäischen Staaten würden sich dann, wenn sie nicht empfindlich leiden sollen, miteinander und den Oftländern zu einem größeren Wirtschaftsgebiet vereinen muffen, das den Produkten des wirtschaftlichen Gegners im ganzen Umfange die Grenzen berichließt, dafür im Innern einen Wirtschaftskörper darstellt, der sich selbst genügen kann . . . Was in dem engeren Umfang eines Staates allein entweder überhaupt nicht oder nur mit unerträglichen Opfern zu erzielen wäre, würde hier zu gegenseitigem Borteil erreichbar. Die Ausschließung der Einfuhr der gegnerischen Produkte würde schon in weitem Maße, wenngleich viel= leicht nicht ganz vollständig, auf tarifarischem Wege, das ist durch entsprechend hohe Gebühren für den Import auf den schiffbaren Flüssen, durchzuführen fein, auf der anderen Seite hätte das Bafferstragennet die Aufgabe, in der inneren Kommunikation die möglichste Erniedrigung der Bergendungskoften zwischen den verschiedenen, auch den ent= legenen Territorien der Wirtschaftsunion zu gewährleisten, insbesondere eine Erzeugung des Bedarfs an Brotfrucht durch Bezüge aus den oft= lichen Ländern billigst zu vermitteln. So möchte dann in aufgezwunge= ner Gegenwehr zur Notwendigkeit werden, was gegenwärtig (d. h. 1911) noch ein nicht ausreichend motivierter wirtschaftlicher Angriffskrieg wäre, mit denen man sich selbst am meisten schädigen würde."

Solveit Emil Sax. Heute, vier Jahre nach Beröffentlichung des

Buchs von Sax, wo England kein noch so verwersliches Mittel unversucht läßt, um uns und unsere Verbündeten von aller Zusuhr, besionders von der Zusuhr der Brotsrucht, abzuschneiden, wo es darin von den englisch-neutralen Nationen teils freiwillig, teils unter dem Zwang einer gewissen Notwendigkeit unterstützt wird, haben die Worte des berühmten Volkswirts eine beinah prophetische Bedeutung ershalten. Mit ihm bin ich von der Überzeugung durchdrungen, daß unsere großen Verkehrsmittel, die Sisenbahnen und die Wasserstraßen besussen und imstande sind, die Vestrebungen nach einem innigeren wirtsichaftlichen Zusammenschluß der beiden großen verbündeten mittelseuropäischen Reiche zu fördern und dazu mitzuhelsen, daß sie zu einem glückerheißenden Abschluß gelangen.

Die deutsch-türkischen Wirtschaftsbeziehungen und ihre Entwicklungsmöglichkeiten.

Von

Rurt Wiedenfeld (Salle).

Inhalt.

	6	eite
I.	Deutschlands Intereffen an der Türkei	375
II.	Die beutscheturtischen Wirtschaftsbeziehungen	376
	1. Die deutschen Siedlungen	37 6
	2. Die deutsch-türkische Seeschiffahrt	377
	3. Der beutscheturkische Guteraustausch	
	4. Die deutschen Kapitalanlagen	
III.	Das Wirtschaftsleben ber Türkei	10 3
	1. Acterbau	104
	2. Biehzucht und Waldwirtschaft	40 8
	3. Die Gewerbe	
	4. Berkehr und Handel	
IV.	Die Entwicklungsmöglichkeiten	4 23
	1. Landwirtschaft und Bevölkerungsfrage	124
	2. Die gewerblichen Betriebe	1 36
	3. Die Berkehrsanstalten	
v.	Deutschlands Aufgabe	146

I. Deutschlands Interessen an der Türkei.

Das Berhältnis Deutschlands zur Türkei straft jene Lehren Lügen, welche alle und jede Bölkerverbindung und allen und jeden Bölkerstreit heute auf wirtschaftliche Gründe zurückführen wollen. Gewiß sind wir auch wirtschaftlich am Ergehen der Türkei interessiert, und sicherlich kommt namentlich für die Zukunft sehr nachhaltig die Möglichkeit in Betracht, durch das Erhalten eines selbständigen Osmanenstaates uns einen Bereich wirtschaftlicher Arbeit offen zu halten, aus dem uns nicht die Oberherrschaft einer fremden Macht zu verdrängen vermag. Aber unendlich viel stärker hat doch das politische, das staatlich-machtliche Interesse uns bestimmt, unsere Kraft für die Stärkung der Türkei einzusehen. Selbst unsere wirtschaftliche Betätigung hat diesem Ziel in erster Linie gegolten, wie sie auch zu großem Teil aus den unmittelbaren Machtausgaben des türkischen Staates entstanden ist. Was aussichließlich wirtschaftlichen Charakter trägt, sieht unter den deutschstürkssischen Beziehungen recht weit zurück.

In Zukunft wird es nicht viel anders sein. Allein schon die Tat= jache, daß die Transportmöglichkeiten zwischen den beiden Ländern, verglichen etwa mit dem Berhältnis der Türkei zu Italien oder gar Griechenland, nicht gerade vorteilhaft liegen, wird den Gedanken ausschließen, daß wir aus rein wirtschaftlichen Gründen uns mit bejonderer Nachhaltigkeit im türkischen Wirtschaftsleben zu betätigen wünschen: der Meeresweg, die wichtigste Beforderungsader der Gegen= wart für alle größeren Entfernungen, stellt für uns die Türkei in den Hintergrund, und wirtschaftlich hat der Landweg über die Donau und den Balkan längst nicht mehr entscheidende Bedeutung. Wohl aber wird die Gemeinsamkeit der politischen Ziele, Deutschlands Intereffe am Freihalten des Landweges zum Indischen Dzean hin, uns noch stärker als bisher dazu führen, daß wir auch wirtschaftlich die Türkei nach Kräften stärken und in die Lage bringen, auf der eigenen Wirt= schaftskraft ein starkes, allen Angriffen gewachsenes Staatswesen zu errichten. Der Weg wird nach wie bor wirtschaftliches, das Ziel aber politisches Gepräge tragen.

II. Die deutsch-türkischen Wirtschaftsbeziehungen.

1. Die deutschen Siedlungen.

Um gleich das eine borweg zu nehmen: auf irgend starke deutsche Siedlungen bermag sich der deutsch-türkische Güteraustausch nicht zu stützen.

Allerdings haben sich an der Küste Palästinas, hinter Jassa und Halist, die Gemeinden der deutschen Templer recht ansehnlich entwickelt; alle Besucher jener Gegenden sind erfüllt vom Stolz über die dort vollbrachten Leistungen in Obstzucht, Viehhaltung und auch Ackerbau. Aber auf mehr als etwa 2000 Köpse sind diese Stadtteile und Dörser insgesamt nicht gekommen 1, und wirtschaftlich sind sie ganz und gar den Allgemeinbeziehungen der Türkei eingegliedert. Sine Berstärkung ihres Gewichts ist auch in Zukunft nicht zu erwarten, da ihnen jede Möglichkeit, ihren Grundbesitz und damit die Unterlage ihrer ganzen Entwicklung zu erweitern, aus den Rechtss und Bewölkerungss verhältnissen genommen erscheint; sie sind so eingeengt, daß auch bei ihnen schon Bestrebungen auf Abwanderung, unter anderem nach Deutschostasvika, sich geltend machen — Syrien und Palästina sind ja überhaupt in beträchtlichem Ausmaß auf Abwanderung gestellt.

Haben wir also zwar in diesen Templern, deren Vorsahren vor rund 50 Jahren von Bürttemberg her nach der Levante gekommen sind, einen stärkeren Siedlungsableger in der Türkei als irgendein anderes Volk Westeuropas, insbesondere auch Frankreich, so sind sie doch nicht bedeutsam genug, in den Wirtschaftsbeziehungen zwischen ihrem alten und dem neuen Vaterlande eine irgend beträchtliche Rolle zu spielen. Auch als Menschenansammlung stehen sie weit hinter jenen verhältnismäßig großen Massen zurück, die das Griechentum überall in Kleinsasien und in der europäischen Türkei als Kausseute, Handwerker und Kleinhändler, im vorderen Kleinasien auch als Bauern, angesetzt hat. Nur diese, nicht aber jene sind als ein geprägegebender Bestandteil des türkischen Staates zu bezeichnen.

¹ Rach D. Trietsch, Deutsche und jübische Kolonisation in Palästina (Koloniale Rundschau 1915, Hest 7/8) bestehen solgende deutsche Kolonien: Jassa (vorwiegend städtisch, 1869 gegründet) mit 350 Köpsen, Haisa (ebenfalls städtisch, 1869) mit 600, Sarona bei Jassa (1871) mit 250, Refaim bei Jerusalem (städtisch, 1873) mit 400, Neuhardtshof bei Haisa (1878) mit 20, Wilhelma bei Jassa (1902) mit 200, Bet Lahm und Um-el-Hamed bei Haisa (1906) mit 150 Köpsen.

Demgemäß ist das Wirtschaftsverhältnis Deutschlands zur Türkei so gut wie ausschließlich auf jene Stützen aufgebaut, die auch sonst bei fehlender Nationalbindung den internationalen Güteraustausch zu tragen pflegen: auf die Transportorganisation, auf die beiderseitigen Einfuhrs und Ausschrbedürfnisse, auf die Kapitalbeziehungen.

2. Die deutsch-türkische Seeschiffahrt.

Lange hat es gedauert, bis Deutschland seine wirtschaftlichen Beziehungen zur Türkei, den allgemeinen Entwicklungstendenzen des modernen Welthandels entsprechend, auf den Fuß der direkten Berbindung hat stellen können.

Noch im Jahre 1825, als England bereits den Seeweg nach der Levante auch wirtschaftlich regelmäßig ausnutte - bon 1817 ab ist jogar das englische Bedürfnis nach fremdem Getreide stets teilweise von Südrufland her gedeckt worden -, da hat das preußische Staats= ministerium in aller Form die Raufleute Stettins vor diesem Bege warnen muffen: die deutsche Flagge könne gegen die Raubangriffe der Riffkabylen nicht geschütt werden, die Strafe von Gibraltar sei daher unpassierbar, und der Landweg nach Triest musse dem Seeweg vorgezogen werden 2. Alle Versuche, in dieser Zeit deutscher Ohnmacht den Schut, welchen England für feine Flagge längst erreicht hatte, auch den deutschen Schiffen zuteil werden zu lassen, scheiterten an der englischen Furcht vor deutscher Konkurrenz. So konnte es vor= kommen, daß die maurischen Korsarenschiffe sich unmittelbar bor der Elbmündung stationierten, von England unbehelligt, um die von Samburg und Bremen auslaufenden, wie die bon der Oftfee kommenden deutschen Kauffahrer schon in den deutschen Gewässern abzufangen. Und doch wollte bekanntlich England noch im Jahre 1849 das Entstehen einer eigenen deutschen Rriegeflotte mit allen Mitteln feiner Seemacht berhindern; als Biraten, also jenen Riffkabylen gleich, erklärte gemäß dem formalen Bölkerrecht Palmerston, die Kriegsschiffe deutscher Flagge behandeln zu wollen.

So sah sich Deutschland gerade in den Zeiten, als die Türkei nach der Bernichtung der Janitscharen (1826) und nach den Reformerkassen des Sultans Mahmud II. (1839) sich dem europäischen Einfluß stärker öffnete, von jeder Möglichkeit einer direkten Berbindung abgeschnitten. Man hatte die Wahl, entweder den langen Landweg über

² Rraus, Deutsch-türkische Handelsbeziehungen, Jena 1901, S. 44.

Wien und die Donaumündung oder Triest zu nehmen, oder aber sich der englischen Bermittlung über London zu bedienen. In jedem Falle stand Deutschland im Hintergrunde, abhängig von günstiger gelegenen Zwischenplätzen, die zugleich für die Besriedigung türkischer Birtschaftsewünsche Konkurrenten waren. Kein Wunder daher, daß von einer stärkeren Regsamkeit nach der Türkei hin so lange nichts zu bemerken war.

Die Anderung kam, wie so manche andere wirtschaftliche Bewe= gung, aus der Umwälzung von Deutschlands politischen Berhältniffen heraus. Schon die Erstarkung Preugens, die in der Schaffung einer kleinen Marine auf die See bekanntlich reflektiert hat, und dann voll= ends die Errichtung des neuen Reichs ließen endlich auch für deutsche Schiffe das Gefühl der Sicherheit entstehen, das für den Seeverkehr in besonders hohem Grade die wichtigste Boraussetzung bildet. Na= mentlich die kleinen, aber so tüchtigen Segler der schleswig-holfteinschen Bäfen, die an vielen Stellen der Erde für Deutschland Bionierdienste getan haben, zum Teil noch von der dänischen Zeit her — es sei nur an Oftasien erinnert —, sie machten sich die neuen Möglichkeiten rasch zunute und stellten, gestütt auf Hamburgs Kaufmannschaft, mit einiger Regelmäßigkeit direkte Verbindungen mit dem Orient her. Aber erst im Jahre 1884 kam es zur Errichtung der ersten Dampferlinie nach Konstantinopel, und zwar von Kiel her, die dann im Jahre 1886 nach Samburg hinübergelegt wurde. Noch einige Jahre später, 1889, wurde dann die Deutsche Levante=Linie gegründet, nachdem die preußi= sche Eisenbahnverwaltung — in Abweichung von ihren sonstigen Tarifgrundfätzen 3 — nicht nur die Gewährung von Frachtermäßigungen, sondern zugleich die Aufstellung eines festen Durchgangstarifs von den inländischen Bersandstationen nach den Häfen der Levante in bestimmte Aussicht gestellt hatte. Und dieser Betrieb, der im Frühjahr 1890 seinen Anfang nahm, ist über alle Schwierigkeiten und über mannigfache Wandlungen hinweg bis zum Beginn des Krieges durchgehalten worden. Er stellt Hamburg, Bremen und die Seehäfen der Rheinmündung, daneben allerdings auch die englischen Kohlenhäfen Newcastle und Swansea, in eine regel= und fahrplanmäßige Dampfer= verbindung mit allen wichtigeren Seepläten des östlichen Mittelmeeres und des Schwarzen, einschließlich des Asowichen Meeres, mithin auch mit den Safen der Türkei bon der sprischen Rufte angefangen über

³ Ein ahnlich aufgebauter Durchgangstarif besteht nur noch für die Berbindung mit Oftafrita.

Smyrna und Konstantinopel hinweg bis nach Trapezunt. Ein Aktienund Obligationenkapital von 13,5 Mill. Mk. sowie Reserven von rund 5 Mill. Mk. arbeiten jest in diesem Unternehmen, an dem sich im Frühjahr 1914 die größte der deutschen Schiffahrtsgesellschaften, die Hand urg = Umerika = Linie, durch die Übernahme der Aktienmehrheit den maßgebenden Ginfluß gesichert hat.

In der Deutschen Lebante Linie ist auch im Jahre 1910 die 1906 gegründete Bremer Atlas=Linie aufgegangen; sie bediente, sich auf den Güterverkehr beschränkend, ebenfalls das öftliche Mittelmeer von Alexandrien bis hinauf nach Konstantinopel, ließ aber die türkischen Häfen des Schwarzen Meeres unberücksichtigt. Der Nord deutsche Llohd dagegen, der zeitweilig zusammen mit der Levante-Linie und dann allein einen Personen= und Frachtdienst von Deutschland nach Smhrna und Konstantinopel unterhielt, hat sich daraus wieder zurückgezogen und war zuletzt nur noch als Betriebssührer der rumänischen Postdampserlinie Konstanza—Konstantinopel—Alexandrien in der Levante tätig. Endlich kommen aber für den Berkehr mit der sprischen Küste alle jene Unternehmungen in Betracht, die den Suezkanal durchlausen; Port Said hat regelmäßig einen nicht uns beträchtlichen Umschlagverkehr wie für Personen, so auch für Güter zu bewältigen.

Um so auffallender ist es, daß für den eigentlichen Küstendienst der Türkei keine deutsche Unternehmung besteht. Es scheint jedoch, daß zur osmanischen Mahsousse es esellsch aft, welche den ganzen Bereich der türkischen Mittelmeer= und Schwarzmeer=Rüsten bedient, deutsche Kapitalfäden hinüberführen; wenigstens bringt die letzte Bislanz der Anatolischen Bahn einen Vorschuß, den sie in Höhe von 6,5 Mill. Fr. dem türkischen Marineministerium für die Verstärkung jenes Unternehmens gewährt hat.

Auf der anderen Seite der vorderasiatischen Landbrücke, im Persisichen Golf, unterhält bis Basra hinauf seit 1900 die Hamburgs Amerikaslinie eine regelmäßige Dampferverbindung von Hamsburg und Antwerpen her. Deren Einrichtung war für das Zweistromsland um so wichtiger, als damit zum ersten Male überhaupt der alte Umschlagdienst über Bombah, wie ihn England eingerichtet hatte, eine direkte Berbindung neben sich erstehen sah. Später hat dann auch England diesen Schritt der deutschen Unternehmung nachgemacht. Bon der direkten Berbindung her werden daher jeht die Frachten bes

stimmt, auch wenn etwa aus betrieblichen Gründen der Umschlag in Bombah oder Karrachee beibehalten wird. —

Deutschland ist jetzt in der Tat mit jedem Teil des türkischen Bereichs in unmittelbarer, keine fremde Hilfe mehr erfordernder Fahrt verbunden; von der Transportgestaltung her steht kein Hindernis dem Güteraustausch entgegen. Trotzem spielt die deutsche Flagge im Gesamtverkehr der türkischen Häfen noch immer keine besonders hervortretende Rolle: England zumal und dann auch die Mittelmeerstaaten zeigen überall ihre Flagge sehr viel häufiger. So standen sich in den Jahren 1911, 1912 und 1913 in den wichtigsten Häfen solgende Ziffern gegenüber: es liesen (in 1000-Netto-Registertonnen) ein

	Ronflantinopel			Smhrna			Tripolis		
Flagge	1911	1912	1913	1911	1912	1913	1911	1912	1913
England	8487	5451	6437	468	581	653	209	205	213
Öfterreich-Ungarn .	1570	1070	1354	178	206	192	198	217	229
Italien 4	673	145	1249	188	143	11	6 8	. 18	159
Griechenland	3084	2331	1001	213	37	169	5	13	
Frankreich	193	173	219	312	338	328	125°	134	192
Rufland	670	65 5	814	379	377	432	140	168	197
Türkei	3346	3186	2886	72	66	54	27	26	4
Deutschland	768	724	877	240	223	138	37	71	88
Insgesamt 5	15 100	16855	14 651	247 8	2405	2254	849	885	1092
_	Beirut			Şaifa			Jaffa		
Flagge	1911	1912	1913	1911	1912	1913	1911	1912	1913
England	359	324	306	283	201	190	293	316	270
Öfterreich=Ungarn .	213	180	274	209	207	237	212	214	228
Stalien 4	171	36	250	33	12	65	56	7	105
Griechenland	10	17	1	7	16	_	6	6	
Frankreich	395	354	477	76	44	49	193	162	213
Rugland	201	188	245	144	166	194	157	175	212
Türfei	50	42	32	20	12	16	29	12	16
Deutschland	62	68	94	21	30	49	60	86	79

⁴ Im Jahre 1912 wegen bes türkisch-italienischen Krieges in wesentlich geringerem Umfange als fonft.

⁵ Diese Ziffern enthalten auch ben Berkehr ber Flaggen, welche nicht im einzelnen angeführt find.

~ ×	Trapezunt			Samfun			Basra 8	
Flagge 	1911	1912	1913	1911	1912	1913	1911	1912
England	10	5	9	15	2	8	255°	268 ⁹
Öfterreich-Ungarn .	195	192	201	182	191	197	_	******
Italien 7	38	2	47	37	4	50	_	_
Griechenland		2	1	1	5	2	- :	_
Frankreich	2 4 8	232	279	225	231	280	;	3
Rußland	153	170	124	70	93	102	10	10
Türkei	470	437	278	445	413	266	11	8
Deutschland	60	56	83	63	60	84	41	31
Jusgesamt 5	1216	1098	1032	1078	998	1004	333	324

Fast überall steht also England weitaus an erster Stelle. Ihm folgen die eigentlichen Mittelmeermächte, zu denen auch — außer Italien und Griechenland — Österreich-Ungarn wegen Triest und Fiume, sowie Frankreich wegen Marseille zu rechnen sind; Frankreich allerdings von wesentlicher Bedeutung nur an der sprischen Küste. Deutschland steht weit zurück, meist sogar von Außland übertroffen.

3. Der deutsch-türkische Güteraustausch.

Wie schon aus den Schiffahrtsziffern zu entnehmen ist, hat der Güteraustausch zwischen Deutschland und der Türkei im Außenhandel beider Gebiete bislang eine wirklich wesentliche Größe nicht erreicht.

Für Deutschland können wir seine Bedeutung ziemlich genau von unserer Handelsstatistik ablesen. Einer Einfuhr aus der Türkei in Höhe von 70 Mill. Mk. stand im Jahre 1913 eine Aussuhr von 98 Mill. gegenüber; im Jahre 1912 waren es 78 und 113 Mill., im Jahre 1911 aber 70 und 113 Mill. Mk. gewesen¹⁰. Das bedeutet gegenüber einer

⁶ Diefe Ziffern find im Berhaltnis zur Gesamtziffer zu klein, weil fie ebenso wie die andern Ginzelziffern nur die Dampfichiffahrt, nicht auch ben Seglerverkehr umsfaffen, mahrend die Gesamtziffer beides enthalt.

⁷ Im Jahre 1912 wegen des türkisch = italienischen Krieges in wesentlich ge= ringerem Umfange als sonst.

⁸ Für das Jahr 1913 sind die Ziffern noch nicht veröffentlicht worden.

⁹ Die Ziffer ift gang wesentlich zu hoch; fie schließt ben Berkehr ber Leichterschiffe in fich, welche die Berbindung über die Mündungsbarre unterhalten.

¹⁰ Die politischen Beränderungen, die sich in den Jahren 1911—1913 im Beftande der Türkei ergeben haben, können hier außer Betracht bleiben, weil die auch jett noch türkischen Teile (Türkisch-Affien und Konstantinopel) stets den bei weitem größten Teil des Güteraustausch mit Deutschland getragen haben.

Gesamteinfuhr von 10-11 Milliarden Mt., wie wir sie in diesen Jahren gehabt haben, nicht mehr als einen Anteil von je etwa 0,7 %. gegenüber der Gesamtausfuhr von 8-10 Milliarden einen Anteil von 1,4-1%. Run mögen gewiß auch jett noch manche Ausfuhrsendungen nicht den direkten Weg gehen — London hat noch immer eine gewisse Bedeutung für die Vermittlung der türkischen Bedürfnisse nach fest= ländisch-europäischen Waren, und auch Triest zieht manches aus Deutschland heran, deffen türkische Bestimmung nicht festzustellen ift. Jedoch um wirklich beträchtliche Mengen kann es sich da nicht mehr handeln. Und erst recht ist Deutschlands Ginfuhr, welche gemäß dem türkischen Wirtschaftsstand gang überwiegend aus Rohstoffen besteht, auf den direkten Bezug ichon wegen der Geringwertigkeit der einzelnen Posten angewiesen; sie kommt also so gut wie völlig zur richtigen statistischen Erfassung. Ginen irgend wesentlichen Bestandteil der deutschen Außenwirtschaft werden wir hiernach die türkischen Beziehungen nicht nennen dürfen.

Immerhin ift nicht unwichtig, daß nach der Errichtung der direkten Schiffahrtsverbindung eine starke Bermehrung des Güteraustauschs eingetreten ift. Es betrug nämlich:

(in Millionen Mark)	1890	1900	1910	191311
die Einfuhr aus der Türkei.	10	30	67	74
die Ausfuhr nach der Türkei	34	34	105	98

Haben wir von der Zunahme auch sicherlich einen Teil darauf zu schreiben, daß im Jahre 1890 noch verhältnismäßig beträchtliche Mengen auf indirektem Wege von und nach der Türkei gegangen sind und sich der richtigen Anschreibung entzogen haben, so bleibt doch allein für das letzte Jahrzehnt (1900 auf 1910 und 1913) eine so beträchtliche Steigerung bestehen, daß wir von einer Berdichtung der deutsch-türkischen Handelsbeziehungen wohl sprechen dürsen. Deutschsland hat seine Stellung auf dem türkischen Markt zu stärken verwocht.

Leider ist jedoch nicht festzustellen — auch nicht in nur einigers maßen exträglichen Grenzen —, welche Bedeutung diese Beziehungen umgekehrt für die Türkei haben. Die türkische Außenhandelsstatistik

¹¹ In diesem Jahre machen sich notürlich die friegerischen Ereignisse unvorteils haft geltend.

ist schon in den Gesamtziffern von jo hochgradiger Unzuverlässigkeit, daß sie zu mehr als flüchtigster Veranschaulichung des internationalen Güteraustauschs nicht berwendet werden darf: sie enthält nur die Objekte, welche bei der Überschreitung der türkischen Grenze einen Einfuhr= oder einen Ausfuhrzoll zu entrichten haben, und schaltet damit bei der Einfuhr nicht unwichtige Komponenten, wie zum Bei= spiel die zollfreien landwirtschaftlichen Maschinen und die ebenfalls zollfreien Maschinen für die erste Einrichtung industrieller Werke, bei der Ausfuhr aber gar fast die ganze Salz= und Tabakbewegung aus. Außerdem stütt fie ihre Wertangaben auf die Deklarationen, die zur Berechnung des Bolls bei jeder Gin- und Ausfuhr gemacht werden muffen: mit der allgemein anerkannten Wirkung, daß die Ginfuhr= werte, auf die ein Boll von 11 und seit dem Berbst 1914 sogar von 15 % sich legt, im fiskalischen Interesse ziemlich genau erfaßt werden, daß die Ausfuhrwerte aber hinter der Wirklichkeit beträchtlich zurückbleiben, weil der geringe Zoll von 1 % die stets umständliche Bean= standung der privaten Deklaration nicht recht lohnt. Vollends ist mit ihren Richtungsangaben nichts anzufangen. Sie ist — wie wir es bei allen primitiven Handelsstatistiken, bis vor kurzem auch bei der englijchen, finden — eine reine Verschiffungsstatistik; das heißt, sie führt als Herkunftsort immer nur den Seeplat und das Staatsgebiet an, aus dem das Schiff die Waren nach der Türkei gebracht hat, und umgekehrt als Bestimmungsort nur das Ziel des transportierenden Dampfers, gang gleich wohin die Bare von vornherein bestimmt ift. Infolge= dessen erscheint ein hafenloses Land, wie die Schweiz, überhaupt nicht in der türkischen Sandelsstatistik, und auch Deutschland kommt ziffernmäßig ganz erheblich zu kurz, da jowohl Antwerpen und Rotterdam, als auch Trieft einen großen Teil der deutschen Bezüge und Liefe= rungen durch ihre Hafenanlagen hindurchgehen sehen.

Nur um überhaupt einen ganz ungefähren Begriff von den in Betracht kommenden Mengen zu geben, sei wenigstens erwähnt, daß im Jahre 1910/1911 — dem letzten, über das die amtliche Statistik abgeschlossen vorliegt — die Gesamteinsuhr, soweit sie statistisch ersfaßt ist, auf 4,3 Milliarden Silberpiaster (zu je 17,2 Pf.) und die Gesamtaussuhr auf 2,2 Milliarden sich belaufen haben soll, während es im Jahre zuvor 3,5 und 1,8 Milliarden gewesen waren. Auf die wichtigsten Bezugs und Empfangsländer soll sich diese Summe in folgender Beise verteilt haben: es betrug in Millionen Silberpiaster

aus und nach	die G	infuhr	die Ausfuhr		
ans mo naaj	1909/10	1910/11	1909/10	1910/11	
Großbritannien	892	848	559	537	
Öfterreich-Ungarn	632	765	174	219	
Frankreich	325	393	365	440	
Dentschland	236	390	112	131	
Italien	304	280	123	148	
Rugland	273	200	65	91	

Hahres 1910/1911 12 (390 Millionen Silberpiaster = 67 Mill. Mk. und 131 Millionen Silberpiaster = 22,5 Mill. Mk.) die Angaben der deutschen Statistik für 1910 (98 und 75 Mill. Mk.), so zeigt sich deutslich, wie wenig auf die türkischen Anschreibungen zu geben ist. Man wird aus der kleinen Tabelle nicht mehr ableiten dürsen als das — von allen Ortskennern bestätigte — Urteil, daß Großbritannien in der Eins und Aussuhr der Türkei bei weitem an der Spise steht, und daß Österreich in der Einsuhr, Frankreich in der Aussuhr ebenfalls recht erhebliche Positionen inne haben, während Deutschland wohl an die dritte Stelle — nicht, wie in der türkischen Statistik, an die vierte und fünste Stelle — zu sesen ist. —

Einer Erwähnung bedarf schließlich noch der Umstand, daß sowohl nach der deutschen, als auch nach der türkischen Statistik die Gegensüberstellung der türkischen Sin= und Aussuhr ganz regelmäßig ein beträchtliches Mehr an Sinsuhrwerten ausweist, wir es also mit einer "passiven Handelsbilanz" zu tun haben. Dabei dürsen allerdings, wie soeben ausgesührt, die Zissern in ihrer absoluten Höhe nicht irgendwie betont werden; also auch nicht ihre absolute Differenz. Aber die Erscheinung an sich ist wahrscheinlich der Wirklichkeit entnommen: die Türkei ist mit ihrer Einsuhr zu gutem Teil auf den Empfang von Kapitalgütern gestellt; das heißt von Produktionsmitteln, für welche sie nicht sofort einen Gegenwert an das liefernde Ausland zu entrichten hat, für welche vielmehr der Preis in Gestalt von Dividenden und Zinsen nur in langen Zeiträumen nach außen abfließt.

¹² Das Rechnungsjahr ber Türkei läuft am 13. März ab.

Wenn da die Anatolische Bahn für ihr Unternehmen Schienen, Lokomotiven, Wagen und andere Baus und Betriebsmittel aus Deutschland sich kommen läßt, so erscheinen deren Werte natürslich in der Einfuhrstatistik der Türkei. Bezahlt werden sie aber zunächst von Deutschland her aus den Aktiens und Obligationens Aussgaben, welche größtenteils bekanntlich bei uns untergebracht worden sind. Für die Türkei entsteht demgemäß aus dieser Einfuhr einstweilen keinerlei Aussuhrnotwendigkeit, und der ganze Betrag müßte eigentlich von den Einfuhrziffern abgesetzt werden, wenn man die Wertbilanz zieht. Wohl aber hat der türkische Wirtschaftskörper allsährlich die Dividenden und Zinsen, sowie die Auslosungsbeträge auf die in Deutschland ausgegebenen Aktien und Obligationen der Eisenbahn an das Besitzland abzuführen. Dafür muß die Warenausfuhr sorgen, soweit nicht Bargeld ausgeführt wird oder neue Kredite im Ausland aufgenommen werden.

Es geht also nicht an, die Differenz von Ein- und Ausfuhr als eine Bertminderung der türkischen Volkswirtschaft anzusprechen; in nicht unbeträchtlicher Sohe zeigt sich im Gegenteil gerade in der "Baffivität" der Sandelsbilang eine Wertsteigerung. Dazu wird diefe Baisivität in ihrer jeweiligen Wirkung auch noch dadurch erheblich abgeschwächt, daß der türkische Staat die Lieferungen militärischer Ar= tikel, soweit sie aus dem Ausland kommen — man denke an die Krupp= schen Kanonen und an die Gewehre der deutschen Fabriken, an Munition und Kriegsschiffe - stets in Auslandanleihen zu bezahlen pflegt. Auch da trifft ihn also nur die Last einer lang hingezogenen Annuitäten= zahlung; und immer hat er es verstanden, bei der Aufnahme solcher Unleihen über den Betrag hinaus, welchen er den Kriegslieferanten jeweils schuldete, auch noch beträchtliche Barfummen sich zusichern zu laffen, mit deren Silfe dann auch noch andere Einfuhrschulden beglichen werden konnten. Gewiß eine Belastung langer Zukunftsiahre zugunsten der Gegenwart. Aber ein Berfahren, das die passive Handels= bilanz häufig in eine aktive Forderungsbilanz verwandelt. Die Bewegung der Bechselkurse ist daher fast ununterbrochen normal oder gar für die Türkei gunftig gemejen. Die Bukunft wird die Frage zu beantworten haben, ob jene ausländischen Kapitalinvestierungen er= tragreich genug arbeiten, für den ganzen Birtschaftskörper die schuldi= gen Sahresleistungen zu erbringen. —

Aus den Einzelheiten, wie sie die deutsche Statistik erkennen läßt, Schriften 155. II.

sei noch angeführt, daß bei weitem das wichtigste Brodukt, welches uns die Türkei liefert, ganz regelmäßig Rohtabak ist: für 24 Mill. Mk. ist davon in den Jahren 1912 und 1913 eingeführt worden. Danach kommen mit nicht gang der Sälfte der Ziffer, nämlich mit rund 9-10 Mill. Mt., Rosinen, und dann mit ebenfalls 9 Millionen Teppiche, in deren Her= stellung die asiatische Türkei ja stets den wichtigsten Bestandteil ihrer Gewerbetätigkeit erblickt hat. Erst in weitem Abstand, zwischen 2 und 3 Mill. Mk. sich haltend, folgen dann getrocknete Feigen, Haselnüsse, Opium und Valonea. Der Rest verteilt sich auf eine ziemlich große Anzahl sonstiger Rohstoffe, die zum Teil der türkischen Landwirtschaft - jo Bein, häute und Felle, Gier --, zum Teil dem Bergbau ent= stammen, wie Schmirgel, Schwefelkies, Borax, Ralk u. a. Besonders sei erwähnt, daß die Einfuhr an kleinasiatischer Rohbaumwolle in den letten Jahren zwischen 1 und 2 Mill. Mt. betragen hat. Für Deutschland wirklich bedeutsam ist nur die Ginfuhr von Rohtabak, Rosinen und Teppichen, allenfalls noch von Safelnuffen, Feigen und Schmirgel; in diesen Waren dectt die Türkei einen so großen Teil unseres Bedarfs, daß ein Fortfallen der türkischen Lieferungen uns mehr oder minder empfindlich stören würde. Überall sonst ist dagegen die türkische Ein= fuhr nur eine kleine Begleiterscheinung; was will insbesondere eine Baumwolleinfuhr von 1-2 Mill. Mt. gegen unsere allgemeine Ginfuhr von etwa 600 Mill. Mk. bedeuten.

In der Ausfuhr Deutschlands nach der Türkei steht stets die Liefe= rung feinerer Wollgewebe stark im Vordergrund, die 10-15 Mill. Mk. ergibt. Auch wollene Wirkwaren kommen noch hinzu, während baum= wollene Gewebe, Strumpfe und Unterkleider nur knapp die Hälfte dieser Werthöhe erreichen. Patronen und Schiefpulver kommen eben= falls an diese Ziffern heran, mährend das Eisenbahnmaterial (Schienen, Schwellen, Lokomotiven und Wagen) trot des verhältnismäßig lebhaften Eisenbahnbaues nur etwa die Hälfte jener Aussuhrwerte erreicht Sonft ift aber die Eisenindustrie mit allen möglichen Artikeln noch beträchtlich beteiligt, wie überhaupt - der allgemeinen Natur unseres Außenhandels entsprechend — die Ausfuhr eine bunte Mannigfaltigkeit ihrer einzelnen Teile zeigt. Besonders erwähnt sei noch, daß an Teerfarbstoffen regelmäßig für etwa 1 Mill. Mt. nach der Türkei hineingeht; eine früher verbotene Ginfuhr, die aber jest jogar in der Färbung der Teppichgarne den alten Naturfarben das Feld streitig macht. In der deutschen Ausfuhr fehlt es aber vollkommen an einem würklichen Massenartikel, wie er England in der Kohle und den gewöhnlichen Baumwollwaren, Österreich und Rußland im Zucker zur Verfügung steht.

Nach der türkischen Statistik, die auch von der Ginzelbevbachtung bestätigt wird, stellt sich die Konkurrenz der verschiedenen Länder in großen Zügen jo dar: In den derben Baumwollwaren, den jogenannten Manchestergoods, steht England scharf im Bordergrund; daneben fommt noch Italien und etwas auch Holland in Betracht, während Deutschland darin völlig ausfällt. Erst bei feineren und aut gefärbten Geweben, bei denen der Wert zum großen Teil in der wechselnden Bemusterung liegt, rückt Deutschland mit einem gewissen Übergewicht in den Bettbewerb ein. Ebenjo nehmen wir mit den wertvollen Woll= geweben in der türkischen Einfuhr eine wichtige Stellung ein, welche die Pojition Englands und auch Österreichs wohl überragen dürfte. Bei Eisenwaren steht jett Deutschland insolweit an erster Stelle, als die Lieferung von Eisenbahnmaterial in Betracht kommt; im übrigen aber beherrscht Belgien im wesentlichen den türkischen Markt, und etwas kommen auch, namentlich mit landwirtschaftlichen Maschinen, die Bereinigten Staaten von Amerika in Betracht. Farbstoffe und Chemikalien werden, wie nachgerade in der ganzen Welt selbstverftand= lich, von unserer Industrie ganz überwiegend geliefert; einen Teil der Chemikalien stellt aber auch Frankreich. Zucker endlich kommt nur zu geringem Teil aus Deutschland; Österreich und Rufland sind ichon durch ihre geographische Lage frachtlich zu günstig gestellt, wie auch Rugland den größten Teil der Mehleinfuhr aus eben diesem Brunde und unterstütt durch die Geringwertigkeit seiner Qualitäten zu liefern vfleat.

So ergibt sich im ganzen wie im einzelnen für Deutschland ein Bild, das zwar der wirklich kräftigen und weithin leuchtenden Farben noch entbehrt, das aber doch eine Erstarkung der deutschen Töne zeigt und deshalb schon jest einer gewissen Ausmerksamkeit wert ist.

4. Die deutschen Rapitalanlagen.

Die Geringfügigkeit der Handels= und Verkehrsbeziehungen zur Türkei macht es, zusammen mit dem Mangel an überschüssigem Kapital in Deutschland, leicht erklärlich, daß sich in den ersten Jahrzehnten der modernen Türkei deutsches Kapital nur in recht geringem Umfang an der türkischen Entwicklung beteiligt hat. Weder der türkische Staat,

noch das private Wirtschaftsleben sind bor den neunziger Jahren in wirklich nennenswertem Umfang von Deutschland her mit Kapital befruchtet worden.

Die erste Auslandanleihe, die im Jahre 1854 zustande kam, hat die Türkei allein bei England aufgenommen. Französisches und engli= sches Rapital war es dann, das im Jahre 1863 die Raiserliche Ottoman=Bank errichtete — jene große "Bumpstation", die in so gewaltigem Umfange der Türkei das Borgen in Europa erleichtert hat, daß schließlich der finanzielle Zusammenbruch des Staates unvermeidlich wurde: man nahm die hohen Zinsen - auf die wirklich abgelieferten Barbeträge kamen bis zu 15%, während der nominelle Sat sich zwischen 7—11 % bewegte — gern in Empfang und kümmerte sich in kurzsichtiger Gewinnsucht nicht darum, daß der Schuldner die ihm gewährten Anleihen nicht zu produktiven 3wecken verwenden konnte, ihre Berzinsung und Tilgung also nicht aus dem eigenen Er= trage, sondern aus immer neuen Anleihen zu decken hatte. Sierbei wurde dann allerdings der Rreis jener beiden Länder überschritten, welche ursprünglich das Bankinstitut gegründet hatten. Auch Deutsch= land gab von seinem Rapital, so gering es auch damals noch war, an die Türkei ab, weil bekanntlich in den schweren siebziger Jahren in der Beimat die Berwendungsmöglichkeit vielfach fehlte. Aber noch im Jahre 1881, als der türkische Unleihedienst durch die Gründung der Dette Publique Ottomane unter internationale Kontrolle gestellt wurde (Erlaß vom 28. Muharem 1299 = 20. Dezember 1881, daher Muharem-Dekret genannt), da verteilte sich die Schuld des türkischen Staates, wie sie der Dette unterstellt wurden, in folgender Beise auf die einzelnen Gläubigerländer: Frankreich stand mit 35,72 Mill. Lt. = 38,9 % weitaus an der Spipe; ihm folgte England mit 26,62 Mill. Lt. = 28.9 % und dann in weitem Abstand die Türkei (7.28 Mill. =7.9%), Holland (6,97 =7.2%); dann erst kam Deutschland mit 4,32 Mill. Lt. = 4,7%; den Beschluß machten Stalien (2,41 Mill. = 2,6 %) und Österreich-Ungarn (0,89 Mill. = 0,9 %). Deutschland stand also an sechster Stelle und hatte in deutschem Geld ausgedrückt nur 80 Mill. Mt. in türkischen Staatsanleihen angelegt. Demgemäß wurde denn auch dem deutschen Schupkomitee 13, obwohl es zugleich die holländischen Interessen mit vertrat, zwar ebenso wie auch der Türkei selbst, Italien und Osterreich-Ungarn das Recht auf eine der sieben

¹³ Es fteht unter ber Führung bes Saufes Bleichröber.

Direktorenstellen in der Berwaltung der Dette Publique eingeräumt; aber einen Anspruch auf den Borsitz erhielt es nicht. Dieser sollte vielmehr ausschließlich zwischen den Bertretern der französischen und der englischen Gläubiger abwechseln. Frankreich wurde sogar, seinen besonders starken Kapitalinteressen entsprechend, noch dadurch bevorzugt, daß der Ottomanbank, die unter französischer Leitung stand und steht, die Entsendung eines besonderen Bertreters zugebilligt worden ist. Bei dieser Berteilung der Sitze ist es bis zum Kriege verblieben.

In den neunziger Jahren ändert sich jedoch das Bild der türkischen Staatsschuld ziemlich rasch. Durch die Gründung der Anatolischen Bahn, sowie durch starke Militärlieferungen waren deutsche Unternehmungen in fo enge Beziehungen zur türkischen Regierung gekommen, Deutschlands Rapitalkraft war zugleich so erstarkt, daß in wesentlich höherem Grade als zuvor türkische Anleihen bei uns untergebracht werden konnten, mährend England sich zurückzog. Im Jahre 1898 stand daher nach den amtlichen Angaben der Dette Publique Deutschland bereits an dritter Stelle, nur noch von Frankreich und Belgien übertroffen, aber bor England; und Deutschland war neben Belgien das einzige Land, das feine Anlagen in türkischen Staatspapieren auch absolut beträchtlich bermehrt hatte. In diesem Sahre waren nämlich die einzelnen Länder mit folgenden Beträgen beteiligt: auf Frankreich entfielen 35 Mill. Lt. = 44,9 %, auf Belgien 14 Mill. Lt. = 17,9%, auf Deutschland 9,5 Mill. = 12,1%; dann kam England mit 8,5 Mill. = 10,9 % und die Türkei selbst mit 5 Mill. = 6,4 %, Holland mit 3,5 Mill. = 4,5%; den Beschluß machten Österreich= Ungarn mit 1,5 Mill. = 1,9% und Stalien mit 1 Mill. = 1,3%.

Vollends hat dann das neue Jahrhundert Deutschlands Anteil gewaltig in die Höhe geschraubt. Wieder waren es Militärlieserungen 14 und vor allem die Beziehungen der Anatolischen Bahn, die so- wohl dem Staate wiederholt große Vorschüsse auf später zu erwartende Steuereinnahmen selbst gegeben, als auch ihm den Zugang zum deutsichen Kapitalmarkt geebnet hat. Dazu trat dann noch die andere Form, in welcher, verglichen mit der Anatolischen Vahn, die Vausfapitalien der Vagdab hahn aufgebracht werden; dann während

¹⁴ Die Bezeichnung der Anleihe, welche im Jahre 1905 in Deutschland untersgebracht worden ift — Tedjhizat Askérié —, läßt den Zusammenhang mit Militärslieferungen schon im Namen erkennen: für ihren Dienst find Steuerzuschläge verspfändet, welche dem türkischen Kriegsministerium zustehen.

es sich bei dem ersten Netz um Aktienkapital und Obligationen der Bahngesellschaft handelt, deren Zinsendienst nur indirekt vom Staate garantiert wird, gibt für die Bagdadbahn der Staat selbst die Schuldberschreibungen aus, mit deren Erlös die Bahngesellschaft ihre Bauskosten deckt. So ist es dahin gekommen, daß Ende 1912 Deutschland bereits an die zweite Stelle unter den Gläubigern des türkischen Staates getreten ist, wesentlich dichter als früher an Frankreich herangedrückt; es steht mit 29 Mill. Lt. = 20 % hinter einem französischen Anteil von 80,5 Mill. Lt. = 57 %.

Bringen wir zu leichterer Übersicht die Entwicklung in Tabellensform, so ergibt sich folgendes Bild 15: es betrug der Anteil

ber Länder	188	31	189	98	191	2
bet Sunbet	Mia. Lt.	º/o	Mill. Lt.	0/0	Mill. Lt.	0/0
Frankreich	35,72	38,9	35,0	44,9	80,5	57
England	26,62	28,9	8,5	10,9	?	?
Türkei	7,28	7,9	5,0	6,4	! !	?
Holland	6,97	7,2	3,5	4,5	?	?
Belgien	6,61	7,0	14,0	17,9	?	?
Deutschland	4,32	4,7	9,5	12,1	29,0	20
Italien	2,41	2,6	1,0	1,3	i	?
Öfterreich-Ungarn	0,89	0,9	1,5	1,9	?	?

Die Erstarkung der deutschen Position kommt auch darin zum Ausdruck, daß Deutschland auf den jüngst von Rußland erhobenen Anspruch, in die Verwaltung der Dette Publique ebenfalls mit einem Direktionsmitglied einzutreten, mit der Forderung geantwortet hat, abwechselnd mit Frankreich und England am Vorsitz teilzunehmen und für die Gruppe der Deutschen Bank, gleich der Ottomansbank, das Recht auf einen Vertreter neu zu erhalten — Forderungen, die allerdings beide durch den Krieg zunächst gegenstandsloß geworden sind.

Im einzelnen verteilt sich Ende 1912 Deutschlands Gläubigertum auf die verschiedenen Staatsschulden der Türkei in folgender Beise¹⁶:

¹⁵ Für 1881 und 1898 liegen Angaben der Dette Publique vor; für 1912 Berechnungen von Helfferich. Leider fehlt es aber für 1912 an jedem Anhalt, den Anteil der anderen Nationen zu schätzen.

¹⁶ Es find nur die Anleihen aufgeführt, welche für Deutschland Interesse haben. Insegesamt berechnet Helffer ich (Bankarchiv, 1. März 1913) für den 1. September 1912 die türkische Staatsschuld auf 130 Millionen türk. Pfund (Ltq.) = 2,5 Milliarden Mark.

Gefamt- nennbetrag gr. Fr. Hnifisierte Schuld von 1903 960 810 00	ımt						Sillianianianianianiani	coernis
	etrag	im ganzen		Ä .ii	in Deutschland	Sing		Rofomt
•	,	Betrag	Rursstand	Anteil	Rurswert	fuß	Tilgung	Detrag
•	1:	Fr.	0/0	0/0	Fr.	0/0	0,0	Fr.
	960 810 000	868 098 500	85,30	1	7 404 860	4	0,45	42 894 886
Türkenlofe von 1903 17 $\left (rak{Rt.} 480~000) ight $	480 000)	\mathfrak{Fr} . 92 352 000	192,40	i	92 352 000	1	1	i
Abministrationsanleihe von 1903 60 00	000 000 09	56 574 000	85	96	43 279 110	4	1/2	2700000
Tedjhizat Afférié-Anleihe v. 1905 60 00	000 000 09	56 702 000	85	96	43 377 412	4	1/2	$2\ 700\ 000$
Anleihe 1908 18 27 35	27 357 000	27 357 000	85	100	23 253 450	4	1/2	1231065
Zollankeihe 1911 1 160 00	000 000 091	156 703 000	85	06	119 877 795	4	-	8000000
", II. 19 (Mt. 53 876 368)	826 368)	Fr. 66 024 960		98	52 819 968	4		1
Bagdad-Anleihe I 54 00	54 000 000	53 500 000	81,80	100	43 763 000	4	-	2207270
" " II	000 000 801	107488000	81,20	75	65 460 192	4	0,0875	4 414 541
" " III. ²⁰ 119 00	119 000 000 611	118896000	1		118 896 000	421	0,0875	4864170
8r. 1707 543 960	543 960	1 604 125 966		!	610 483 807			69 011 932

In Deutschland gestempelte Stücke.

In Deutschland zugelaffener Betrag. 18

Bon ber Deutschen Bant und Ronforten gegebener Borichuß. Roch nicht ausgegeben. 19

²⁰

Insgesamt war es also Ende 1912 dem Kurswert nach rund eine halbe Milliarde Mark, welche aus Deutschland an den türkischen Staat gegangen war. Setzen wir vom Jahresersordernis nur die auf den deutschen Kapitalanteil entfallenden Summen ein, so ergibt sich daraus ein deutscher Berzinsungs- und Tilgungsanspruch in Höhe von rund 20 Mill. Mk., den alljährlich die Türkei zu befriedigen hat. —

Zu diesen Anlagen deutschen Kapitals in türkischer Staatsschuld treten bekanntlich die großen Unternehmungen hinzu, welche mit dem Namen der Anatolischen Bahn verbunden sind 22.

Auch hier führen die ersten Fäden auf Militärlieferungen zurück. Es war eine württembergische Gewehrfabrik, an welche im Jahre 1887 von türkischer Seite die Anregung herantrat, die kleine Gisenbahn Baidar = Pascha - Jamid dem türkischen Staate abzukaufen und zum Stamm einer großen kleinasiatischen Linie zu machen: Berr b. Raulla, als Vertreter der Bürttembergischen Bereinsbank auch heute noch Verwaltungsratsmitglied bei der Anatolischen und bei der Bagdadbahn, wurde zum Träger der ursprünglichen Konzession 23. Für die Ausführung hatte er sich aber bereits durch Bermittlung des herrn Georg Siemens die Mitwirkung der Deutschen Bank gesichert, unter deren Führung aus deutschen, österreichischen, schweizeri= schen und französischen sowie auch türkischen Instituten eine feste Finanzgruppe gebildet wurde. Im Jahre 1888 wurde dann von dieser Gruppe die Gefellschaft der Anatolisch en Eisenbahn gegründet, und zwar als ein Unternehmen türkischen Rechts, mit dem Zweck, die Strede Haidar-Bascha-Jomid zu übernehmen und zunächst über Estischehir bis Angora auszubauen. Im Jahre 1893 trat die Konzession Efkischehir-Konia hinzu. Beide Linien, seit 1892 und 1896 im Betrieb, umfassen jest 1032 km vollspuriger, aber eingleifiger Bahn.

Von Anfang an behielt man hierbei im Auge, daß für den türkissichen Staat aus wirtschaftlichen, mehr aber noch aus militärischspolitisschen Gründen eine Durchführung der kleinasiatischen Strecken bis nach Bagdad hin und zum Persischen Golf dringend erwünscht wäre, und gleich begannen die Untersuchungen über die zweckmäßigste Liniensführung der Verlängerung. Man schwankte, ob man im Innern

²² Die Gefellschaft der Orientalischen Bahnen ift hier, wie nachher in der Zusammenfassung der Zahlen, außer Betracht geblieben, weil fie feit dem Frieden von Bukarest für die Türkei keine nennenswerte Bedeutung mehr hat.

²³ **Arau**s, a. a. D. S. 12.

Kleinasiens von Angora her zum Tigrisgebiet vorschreiten sollte, oder ob die Bahn mehr in der Nähe der Ruste von Konia aus zu errichten wäre. Den Ausschlag gegen die Angora-Tigris-Linie gaben schließlich, wie bekannt, neben dem Ginfpruch, welchen Rufland gegen den Bahnbau im östlichen Kleinasien erhob, die gewaltigen Kosten, welche die Überwindung der oberen Euphratscharte verursacht hätte, und jo wurde Konia zum Ausgangspunkt der Verlängerung gewählt. Ein Zweifel erhob sich dann noch in der Ebene von Adana, wo die militärischen Interessen einen mehr nach innen und damit dem Seeangriff entzogenen Verlauf der Linie verlangten, die wirtschaftlichen Intereffen aber und die Rücksicht auf die Baukoften ftark für den Bahnbau dicht an der Rufte sprachen. Die militärischen Gesichtspunkte haben da — wir muffen heute fagen glucklicherweise — das übergewicht behalten. Eben damit wurde aber auch der Widerspruch Englands noch gang besonders hervorgerufen, der sich schon von Anfang an gegen die Idee geltend gemacht hatte, die Bahn über Bagdad und Bagra hinaus bis zum Persischen Golf durchzuführen. Er war so nachhaltig, daß er jahrelang die Erteilung der Ronzession zu hintertreiben mußte. Erft die Schwächung der allgemeinen Position, wie fie England mährend des Burenkrieges ertragen mußte, gab der Türkei die Rraft, ihre Intereffen gang und gar in den Bordergrund zu ruden, und fo wurde im Jahre 1903 die Konzession zum Bau und Betrieb der Strecke Konia— Bagdad-Perfischer Golf erteilt und die Bagdadbahngesellschaft gegründet. Die Finanggruppe, welche hinter der Anatolischen Bahn ftand, erweiterte sich zu diesem Zwecke noch durch die Aufnahme einiger anderer deutscher und frangofischer Banken, mahrend England die ihm angebotene Beteiligung ebenjo wie bei der Anatolischen Bahn end= gültig ablehnte. Von Konia aus wurde der Bau begonnen und jest stehen rund 1000 km im Betrieb. Vom Westen her ist man über den Euphrat hinaus bereits gekommen, wenn allerdings auch sowohl im Taurus= als auch im Amanusgebirge die dort nötigen Tunnel der Fertigstellung harren. Im Often hat man in Bagdad angefangen, den westlichen Linien entgegenzubauen; die Strecke Bagdad-Samarra ift ebenfalls im Betrieb. Das lette Ereignis vor dem Kriege war bekanntlich die Einigung, die sich zwischen der Türkei, Deutschland und England über das lette Stuck zum Perfischen Golf hin scheinbar voll= zogen hatte: England zog feinen Widerfpruch gegen den Bau der Strede Bagdad Basra zurück und erklärte sich bereit, an Stelle Frankreichs

an der Kapitalaufbringung sich zu beteiligen, während die Bagdadbahnsgesellschaft auf das Stück Basra—Persischer Golf endgültig verzichtete und zwei Vertreter der englischen Interessen in ihren Aufsichtsrat aufzunehmen sich verpflichtete. Der enge Zusammenhang zwischen Anatolischer und Bagdadbahn kommt darin zum Ausdruck, daß die ältere Bahn einstweilen auf den festgestellten Strecken des jüngeren Unternehmens den Vetrieb führt. Immerhin ist der finanzielle Aufbau doch so selbständig, daß man allgemeinswirtschaftlich die Bagdadbahn nicht im vollen Sinne eine Tochtergesellschaft der Anatolischen Bahn nennen darf. Wohl aber nimmt in den Finanzkonsortien beider Bahnen die Deutsche Bant eine derart überragende Stellung ein, daß man die Gesellschaften, wennschon sie formell türkisch sind, doch als Ausflüsse deutschen Unternehmungsgeistes sicherlich bezeichnen darf.

Mit der Anatolischen Bahn sind noch einige andere Unternehmungen verbunden. Darunter ist vor allem wichtig die kleine, ur= sprünglich englische Gisenbahnlinie von Mersina nach Adana; sie verbindet die Stammlinie der Bagdadbahn mit der Sce und gibt damit der ganzen fruchtbaren Ebene von Adana den Zugang zum Weltverkehr. Ferner ist formell eine besondere Gesellschaft errichtet worden, den Hafen von Haidar-Pascha auszubauen und zu verwalten; in ihm, Stambul gegenüber, beginnt die Unatolische Bahn, und fo ift das Zusammenarbeiten bon Safen und Gifenbahn bon besonderem Bert. Eben dieser Gesellschaft ist auch der Ausbau des Safens von Alexandrette übertragen worden — jenes hafens alfo, in welchem die Bagdadbahn ihren wichtigsten, weil am meisten nach Often vorgeschobenen Bugang zum Mittelmeer erhalten foll. Sierher gehört ferner der Busammenhang, in dem die Bahn mit der Mahfouffe = Schiffahrts= gesellschaft steht; die beiden Unternehmungen dienen sich gegenseitig als Zubringerlinien. Endlich seien auch schon an dieser Stelle jene Arbeiten erwähnt, welche die Bahngefellschaft im Auftrage des türki= schen Staates und auf deffen Rechnung zur Bewäfferung der Konia= ebene ausgeführt und Ende 1913 fertiggestellt hat, jowie die Borbereitungen für eine sehr viel größere Arbeit ähnlicher Art in der Ebene von Adana. Handelt es sich dabei auch in jedem Falle um Unternehmungen, die nur der Form nach selbständig gestellt sind, deren Rapitalanspruch also von der Anatolischen Bahn, nicht direkt bom deutschen Rapitalmarkt gedeckt wird, so sind sie doch selbstverständlich

für das Maß mitbestimmend gewesen, in dem die Bahngesellschaft diesen Kapitalmarkt in Unspruch genommen hat. Insgesamt führt der letzte Jahresbericht der Bahngesellschaft in der Bilanz an dersartigen Beteiligungen und Borschüssen folgende auf:

- 1 231 250 Fr. 9850 Aktien, zu 25 % eingezahlt, von der Hafengefellschaft Haidar-Pascha (2. Emission; 30 % vom gesamten Aktienkapital ²⁴);
- 1500 000 Fr. 3000 Aktien, voll eingezahlt, von der Bagdads bahngesellschaft (10% vom gesamten Aktienskapital);
 - 61,759 Fr. -- Beteiligung an der Gesellschaft für die Bewässerung der Koniaebene, zu 25 % eingezahlt;
- 1 000 000 Fr. 2000 Aktien, voll eingezahlt, von der Gesellsschaft für den Bau von Gisenbahnen in der Türkei (20 % des gesamten Kapitals);
- 1 085 702 Fr. Stammaktien der Mersina Tarsus Adana = bahn 25;
- 6 451 490 Fr. Vorschüffe an die Mahsousse = Dampfschiffahrts= gesellschaft;
- 18 970 207 Fr. Vorschüfse für die Bewässerung der Konigebene;
- 20 009 881 Fr. Borichüffe an die Bagdadbahngesellschaft.

Die Bagdadbahn ist noch zu wenig eingeführt, auch international noch nicht sest genug gestaltet, als daß man auch sie schon zur Finanzierung anderer Unternehmungen benutzen könnte. Wie charakteristisch, daß die kleine Mersina—Adanabahn, welche mit der Anatolischen Linie in gar keiner Berührung steht, doch von dieser und nicht von der Bagdadbahn erworben worden ist.

Auch die Finanzierung selbst ist bei der Anatolischen und bei der Bagdadbahn in bemerkenswerter Beise verschieden gestaltet. Das

²⁴ Der Reft ift größtenteils im Besit ber Bant für orientalische Cisenbahnen, einer ichweizerischen Finanzegesuschaft, welche ber Deutschen Bant nahesteht. Bom Gesamtkapital (16 Mill. Fr.) sind 4 Mill. eingezahlt.

²⁵ Der Rest bes Gesamtkapitals ift größtenteils im Besitz ber Bank für orienstalische Gisenbahnen; ein nicht ganz unbeträchtlicher Betrag aber liegt auch noch in englischen Händen, die im Aufsichterat durch zwei Mitglieder (unter 9 im ganzen) vertreten sind.

ältere Unternehmen weist ein erhebliches Aktienkapital auf — im gangen 135 Mill. Fr., von denen bis Ende 1914 rund 60 Mill. eingezahlt und 1,25 Mill. schon wieder getilgt waren. Dazu hat sie an Obligationen 203 Mill. Fr. ausgegeben 26. Ihr Gesamtkapital beläuft sich also auf 336,75 Mill. Fr., wozu noch 23,5 Mill. an Reserven hinzutreten. Das Aktienkapital stellt alfo, wenn es erst voll eingezahlt jein wird, ein reichliches Drittel der gesamten werdenden Rraft des Unternehmens. Der türkische Staat steht aber insofern hinter dem Aktien= und Obligationenkapital, als er -- unter Berpfändung von Steuereinnahmen aus einigen, bon der Bahn berührten Distrikten der Gesellschaft gewiffe Mindestroheinnahmen garantiert hat, die sich bei der Strecke Haidar-Pascha-Ismid auf 10 300 Fr., bei der Strecke Jimid-Efkischehir-Angora auf 15 000 Fr. und bei der Strecke Efkischehir--Ronia auf 13 727 Fr. für jedes Kilometer belaufen. Ander= seits hat der Staat einen Anteil an dem Gewinn des Unternehmens zu beanspruchen, und zwar bei der Strecke Haidar-Pascha—Angora 25 % des Betrages, um den die Roheinnahme den Sat von 15 000 Fr. je 1 km übersteigt, und bei der Linie Eskischehir - Konia 25% von den über 604 Lt. (13 727 Fr.) hinauskommenden Kilometer=Rohein= nahmen.

Bei der Bagdadbahngesellschaft dagegen ist das Aftienkapital außerordentlich gering. Es beläuft sich auf ganze 660 000 Lt. oder 15 Mill. Fr. und ist in der Weise voll eingezahlt, daß auf die französisschen Interessen 30%, der Rest auf die übrigen Gruppenteile entfällt. Es ist nicht mehr als ein Betrag, wie man ihn zur Deckung lausender Ausgaben bei einem so gewaltigen Unternehmen notwendig zu freier Berfügung haben muß; zu seiner Berzinsung und Tilgung garantiert der Staat dem Unternehmen eine kilometrische Roheinnahme von mindestens 4500 Fr. Die eigentlichen Baukosten werden dagegen sormell durch den türkischen Staat getragen: sie stellt, wie es amtlich heißt, die Schuldtitel der "Kaiserlich Ottomanischen Anleihen der Bagdadsbahn" aus und übergibt sie dann der Gesellschaft zur weiteren Verwertung. Davon sind im ganzen 279 Mill. Fr. bereits ausgegeben worden, also beinahe das Zwanzigsache des Aktienkapitals. Als Entzgelt für die Zinsz und Tilgungslast, die er auf diese Weise unmittelzgelt für die Zinsz und Tilgungslast, die er auf diese Weise unmittelz

Die Rechnung der Anatolischen ebenfo, wie die der Bagdadbahn wird in türtischer Währung geführt. Es ift aber allgemein üblich, zum leichteren Berständenis die französische Währung beizufügen.

bar übernommen hat, steht dem türkischen Staat ein Anspruch auf einen Teil der Roheinnahmen zu, und zwar in Höhe des Betrages, um welchen 4500 Fr. bis zu 10000 Fr., und weiter in Höhe von 60% des Betrages, um den 10000 Fr. für jedes in Betrieb stehende Kilosmeter überschritten werden.

Bei beiden Bahnen ist die Konzession auf 99 Jahre erteilt worden. Danach fällt die Bahn kostenlos an den türkischen Staat.

Aus diesen beiden Eisenbahnunternehmungen ergibt sich eine deutsche Kapitalanlage, die auf rund 200 Mill. Mk. zu beziffern ist. Sie verteilte sich Ende 1912 auf die einzelnen Formen in folgender Weise:

(Siehe Tabelle auf Seite 398.)

Hieraus ist noch hervorzuheben, daß die Obligationen der Anatolisschen Bahn, von deren Aktien nur 75 % auf den deutschen Anteil entsfallen, in ihrer Gesamthöhe von Deutschland aufgenommen worden sind— genau wie die staatlichen Bagdadbahn-Obligationen; wir werden also beide Unternehmungen trot der fremd-nationalen Aktienbeteilisgungen doch als deutsch bezeichnen dürfen.—

An sonstigen Unternehmungen, die von Deutschland her in der Türkei arbeiten, ist in erster Linie natürlich die Deutsche Bank zu nennen; sie ist durch ihre enge Verknüpfung mit der Anatolischen und der Bagdadbahn, sowie durch ihre nahen Finanzbeziehungen zum türkischen Staat mit einem beträchtlichen Teil ihres Kapitals an dem türkischen Staats= und Wirtschaftsleben interessiert und hat dem im Jahre 1900 durch die Errichtung einer Filiale in Konstantinopel auch Ausdruck gegeben. Zissernmäßig ist aber die Betätigung in der Türkei nicht zu erfassen.

Auf breiterer Basis ist seit 1906 die Deutsche Orientbank in der ganzen Levante tätig. Eine Gründung der Nationalbank sür Deutschsland, der Dresdener Bank und des früheren A. Schaafshausenschen Bankvereins, steht sie jener deutschen Großbank als eine Konkurrentin gegenüber, die sich vor allem auf die Bedienung der handelsmäßigen Kredits und Jahlungsbedürsnisse konzentriert. Demgemäß hat sie allenthalben im türkischen Bereich ihre Filialen und Agenturen einsgerichtet und noch am 14. Juli 1914 den ziemlich ausgedehnten Apparat der Deutschen Palästinabank in sich aufgenommen. Ihr Kapital von 20 Mill. Mk. ist völlig den deutschstürkischen Beziehungen zugute zu schreiben.

	Bemerfungen		voll eingezahlt	60% ber Serie	250.0 " "		25% des Gesamt=	fapitals			
in Deutschland 27	Rurswert	Fr.	aguniafigu)	35 000 000	14 000 000	10 500 000	1	7 000 000	l	146 000 000 57 000 000 8 000 000	277 500 000
g mi	Anteil	0/0		· - 22 - }		20	1	20	1	100	†
lauf	Rurs Ende 1912	0/0	112	112	112	100	I	100	1	95 95 99,90	1
im Umlauf	Rennbetrag	Fr.	.4 913 500	36 922 500	16875000	15 000 000	4 000 000	10 000 000	4 369 450	\$\)\begin{array}{c} 153 999 000 \\ 60 000 000 \\ 7 901 500 \\ 4 718 500 \end{array}	318 699 450
(Keiamts	nennbetrag	Fr.	5 000 000	37500000	16875000	$15\ 000\ 000$	4 000 000	10 000 000	4703850	80 000 000 80 000 000 80 000 000 8 000 000	330 128 850
8	It a m e	I. Attien:	Anatolische Eisenbahn			Bagbadbahn	Haidar-Pascha	Bagdadbahn=Baugefellfchaft	Merfina-Adana	II. Dbligationen: Anatolifche Eifenbahn I " II Haidar-Pafcha	

27 Der Bejig ber Bant für orientalifche Bahnen ift dem deutschen Befig zugerechnet.

Der Entwicklung des Baumwollanbaues und des Baumwollexports dient dann die Deutsch-Levantinische Baumwollgesellschaft 28, die seit 1905 von Dresden aus in der Ebene von Adana arbeitet und jett ein Stammkapital von 700 000 Mk. besitzt. Ihr zur Seite steht seit 1907 die Anatolische Industrie- und Handelsgesellschaft, die ursprünglich nur ein Baumwollpreswerk und eine Entkernungsanlage in Adana stehen hatte, jett aber auch der Einfuhr landwirtschaftlicher Maschinen sich zugewandt und deshalb eine Filiale in Konia errichtet hat; ihr Kapital beträgt 500 000 Mk.

Bon deutschem Kapital werden auch die Untergrundbahn Konsstantinopels und die elektrische Straßenbahn StambulsBera getragen. Und schließlich sei noch erwähnt, daß einer Zeitungsnachricht zusolge der rheinische Steinkohlenindustrielle Hugo Stinnes sich neuerdings an den Kohlengruben von Eregli, und zwar an der belgischen Société Anonyme des Charbonnages Réunis de Bender Eregli beteiligt haben soll — mit 5 Mill. Fr. bei 10,8 Mill. Gesamtkapital 29. Dann sind die öffentlich hers vortretenden Unternehmungen, welche schon im Betrieb stehen, alle genannt. Die großen Bahnbauten, welche die Berträge vom Frühjahr 1914 für Deutschland vorbehalten haben, sind noch nicht zu sester Gestalt gediehen.

Wie viel daneben an privaten deutschen Handelsfirmen in der Türkei tätig sind, entzieht sich der Feststellung. Wir finden ihrer recht bedeutsame nicht nur in Konstantinopel, wo sie namentlich in dem wichtigen Teppichgeschäft eine führende Rolle spielen, sondern auch in Smhrna, Jerusalem und den shrischen Häfen, in Samsun sowie in Aleppo und Bagdad. Dagegen sehlen sie vollständig an den kleineren Orten des Innern, wo neben dem Armenier und Griechen überhaupt kein Europäer sich zu betätigen vermag.

Alles in allem wird man den Umfang der deutschen Kapitalsinbestierungen auf höchstens eine Milliarde Mark veranschlagen dürsen 30. Davon kommt etwa eine halbe Milliarde auf den Besitz an Staatsschuldverschreibungen; rund 225 Mill. werden von den Eisens

²⁸ Schäfer, Deutsch-türkische Freundschaft (Der Deutsche Krieg, heft 13). Stuttgart-Berlin 1914.

²⁹ Aus der Gazette Financière de Constantinople, Kölnische Zeitung vom 23. Januar 1914.

³⁰ Siehe auch Schäfer, a. a. D. S. 13.

bahnbeteiligungen gestellt, und der Rest von 250—300 Mill. wäre den sonst noch vorhandenen Unternehmungen zuzuschreiben. Es ist keine besonders große Summe; aber doch durch die Betonung der staat- lichen Unleihen und des Eisenbahnbaues ein wichtiger Träger zuskünstiger Entwicklung.

Mit dieser einen Milliarde steht Deutschland recht erheblich hinter jenen Kapitalanlagen zurück, welche Frankreich über seine Beteiligung an den Staatsanleihen hinaus in die Türkei hineingesteckt hat.

Für Ende 1912 gilt allein für die öffentlichen Unternehmungen folgende Aufstellung:

(Siehe Tabelle auf Seite 401.)

Man sieht deutlich, wie stark Frankreich im Bordergrund steht. Das ganze Eisenbahnnet Spriens — mit Ausnahme der staatlichen Hedshasbahn — und auch die Smyrna—Cassabahn find in französi= schen Händen und repräsentieren bereits ein Kapital von 285 Mill. Fr. Die Hafeneinrichtungen in Konstantinopel, Smyrna und Beirut - das heißt in allen den Städten, die überhaupt schon, außer Saidar-Pascha, über einigermaßen brauchbare Anlagen verfügen — sind ebenfalls frangösisch; ihr Rapital wird auf 65 Mill. beziffert. Stragenbahnen, Gas- und Wasserwerke, Schlepp- und Lotsenunternehmungen, Telephonanlagen kommen ebenfalls auf 65 Mill. Im Rohlenbergbau herrscht der französische Einfluß durchaus vor und hat ihm 45 Mill. Fr. zugewandt. Und nicht zulett die große Tabakregiegesellschaft, welcher 40 Mill. Fr. zur Verfügung stehen, ist noch zu nennen, während die Gründung einer Ottomanischen Grundkreditbank zwar geplant, aber noch nicht ausgeführt ift. Bollends hebt dann der ftarke Unteil, welchen das französische Rapital an der Ottomanbank besitt, Frankreichs Interesse zu sehr beträchtlicher Sohe empor, mahrend daneben der Crédit Lyonnais bon feiner gewaltigen Rapitalkraft einen Teil auch noch direkt, ähnlich wie die Deutsche Bank und die Deutsche Drient= bank, in der Türkei arbeiten läßt. Nimmt man zu den aufgeführten Summen noch jene Rapitalien hinzu, welche in privaten Unternehmungen arbeiten und sich der ziffernmäßigen Erfassung entziehen, so wird man auf mindestens 800 Mill. Fr., wenn nicht mehr, das französische Kapital in der Türkei zu schätzen haben. Einschließlich der rund eineinhalb Milliarden, die in den Staatsanleihen stecken, ergibt sich also eine Gesamtbetätigung von 21/4 bis vielleicht sogar 21/2 Milliarden

_						
	Namen	Aftien	Obliga- tionen	Zu= fammen	E = engl. F = franz. B = belg. R = ruff.	Bemerkungen
_		9078	illionen 8	Fr.	10 — \$1111.	
	Banque Impériale Ottomane Banque Nationale de Turquie Anglo-Levantine Bank Co Ld	250 25 2,5	_ _ _	250 25 2,5	E F E E	·
ш.	Eifenbahnen: Smyrna-Aidin	32,36 16 4 3,83	89,34 126,56 10	121,7 142,56 14 3,83 124,67	E F F F	
Ш.	Soc. des Quais de Constanti- nople	23,9 7,5 6	17 3,5 7,5	40,9 11 13,5	F F	
IV.	Straßenbahnen, Gaësu. Mafferwerfe und dgl.: Tramways de Constantinople Cie des Eaux de Constanti- nople	10,1 20 3,75 4 6 6 2,2 7,5 0,5		10,1 25 6,75 8 8,4 6 6,45 7,5 0,5	FB F F B F F F F F F F F F F F F F F F	(bazu beutsches unb ichweizer. Rapital (Union Ottomano isoli an beutsche Bruppe ilbergehen)
₹.	Minen: Balia-Karaïdie Mine de Kassandra Soc. d'Héraclée	6,6 4,5 15		6,6 6,5 31,5	F F F	auch griech. Kap.
V I.	Berichiedenes: Tabakregie	40	_	40	F	(Außerb. beutsch. u. öfterrch. Rap. in b. Minberheit.
	Crédit Foncier Ottomane Oriental Tabacco Trading Co Soc. du Tombas	46 10 7,9		46 10 10,4	F FE F	(noch nicht einges zahlt; beteil. auch Otschiund Schweiz
	Schriften 155. II.				-	26

Fr. — das reichlich Doppelte bon dem, was Deutschland im osmanissichen Reich bisher angelegt hat.

Demgegenüber steht England weit zurud. Allerdings darf man gerade bei der englischen Bearbeitung der Türkei nicht übersehen, daß in der Gesamtbetätigung die öffentlich kontrollierbaren Unternehmungen nur eine verhältnismäßige unbedeutende Rolle spielen; sie kommen, ohne die Beteiligung an der Ottomanbank, in der eben gegebenen Aufstellung insgesamt nur auf rund 150 Mill. Fr. Biel bedeutsamer find hingegen die privaten Industrie= und Sandelsbetriebe, die sich allenthalben finden, wo die Broduktion nur irgendeine Ausfuhr gestattet, während allerdings die Einfuhr aus England sehr be= zeichnenderweise nicht bon englischen Erporthäusern mit Silfe bon Einfuhrfilialen in der Türkei, sondern ganz überwiegend umgekehrt von griechischen und armenischen Einfuhrhäusern mit Silfe ihrer englischen Einkaufsfilialen bewerkstelligt wird. Unter jenen englischen Betrieben befinden sich aber so gewaltige Unternehmungen, wie der große Teppich= trust — die Oriental Carpet Manufacturer Co. — der bon Smyrna aus einen großen Teil der kleinafiatischen Sandknüpferei, rund 40 000 Arbeiter, in Hausindustrie und eigenen Fabriken be= herrscht und mit 1 Mill. £ finanziert ist, und ebenso die Bereinigung der Feigenerporteure Smyrnas - die Smyrna Fig Packers Co. —, welche 200 000 £ aufweist. Rein Zweifel ferner, daß ebenso wie in Smyrna, fo auch in Aleppo und erft recht in Bagdad der englische Raufmann stärker bertreten ift, als der deutsche und gar als der französische. Wieviel da noch an Kapital arbeitet, entzieht sich jedoch jeder Schätzung. Einige hundert Millionen wird man auf diese Betriebe sicherlich zu rechnen haben. Es bleibt nur fraglich, ob dadurch der große Vorsprung, welchen Deutschland durch seine Beteiligung an ben Staatsanleihen und an den Gisenbahnen der Türkei erzielt hat, wieder ausgeglichen wird; und sicher ift, daß die rein kaufmännischeindustrielle Betätigung niemals so tief in fremdem Boden sich verankert, wie es bei Kapitalinvestierungen in Eisenbahnen und anderen Unternehmungen öffentlicher Benutung regelmäßig der Fall ist. Das Verhalten des englischen Unternehmertums ist um so auffallender, als sonst gerade England großen Wert darauf legt, die festen Rapitalbindungen der staatlichen Anleihen und der öffentlichen Betriebe in die Hand zu be= kommen. In der Türkei ist es vor Deutschland und vollends vor Frankreich zurückgewichen.

Was sonst noch an fremdem Kapital in der Türkei arbeitet, entzieht sicht sicht sich jeder Schähung. Belgien, das im Gesolge Frankreichs aufzutreten pflegt, und Österreich-Ungarn, das im Handel der Levante eine nicht unbeträchtliche Rolle spielt, sowie auch Italien sind noch zu nennen. Das Griechentum dagegen ist dem Lande nicht eigentlich sremd; die Levantiner, nicht die Bewohner Griechenlands, sind die Träger der wirtschaftlichen Arbeit in der Türkei.

III. Das Wirtschaftsleben der Türkei.

Der gewaltige Abstand, in dem sich Deutschlands Betätigung im rein privatwirtschaftlichen Leben der Türkei gegenüber den Kapitalinvestierungen anderer europäischer Länder hält, auf der einen Seite und die starke Betonung seiner Silfe bei den staatlichen Finanzbedürf= niffen und beim Ausbau der Gifenbahnen auf der anderen Seite — dies beides zeigt deutlich, daß die Wirtschaftsbeziehungen zur Türkei von Deutschland her gang überwiegend unter dem Ziel einer inneren Stärkung des türkischen Staates gestanden haben. Es war mehr poli= tische, als in ihrem Kern wirtschaftliche Arbeit, die unser Kapital dort zu leisten hatte. Der Produktionsentwicklung unmittelbar ist unsere Silfe nur in berhältnismäßig kleinem Umfange zugute gekommen. Deshalb fehlt aber auch geradezu notwendig bislang jene wirtschaft= liche Gegenleistung, welche sonst aus weniger entwickelten Ländern dem fremden Kapitallieferanten in Gestalt heimischer Produkte zuteil zu werden pflegt. Demgemäß ist die wichtigste Frage, die jest der Rrieg an die Bukunft der deutschstürkischen Berbindung stellt, dabin zu richten: wird es sich nach Beendigung des Völkerringens für uns lohnen, auch unter rein wirtschaftlichen Zielgedanken uns im wirtschaftlichen Leben der Türkei maßgeblich zu betätigen. Daran schließt sich dann die zweite Frage, welche Bege werden für eine folche Betätigung einzuschlagen sein.

Fede Betrachtung dieser Art hat von der elementaren Tatsache auszugehen, daß — der selbstgenügsamen, nur wenig mit dem Außenshandel sich berührenden Naturalwirtschaft der Türkei entsprechend — die Benutzung und Bearbeitung des Bodens noch ganz und gar im Bordergrund des ganzen wirtschaftlichen Ausbaues steht. Ackerbau und Biehzucht sind die tragenden Säulen der gegenwärtigen Lebenshaltung und auch für alle absehdare Zeit der Zukunft.

1. Der Ackerbau.

Der Ackerbau verfügt, soweit darüber bei der geringen Kenntnis von den Einzelheiten des gewaltigen Landes ein Urteil überhaupt gefällt werden kann, in weiten Strichen nicht gerade über günstige Naturbedingungen.

Kleinasien ist eine waldarme Hochfläche von 1000—1200 m Meeres= höhe, auf die noch eine Reihe von gebirgigen Erhebungen aufgesett sind, und die einen nur sehr schmalen Ruftenstreifen zwischen sich und dem Meere übrigläßt. Das Klima ist demgemäß im bei weitem größten Teil der Halbinsel, vollends in dem östlich anschließenden Armenien, im allgemeinen rauh und von großer Unterschiedlichkeit des Sommers und Winters. Der Winter ist auf der Höhe so kalt und von so eisigen Winden heimgefucht, daß der Anbau der gegen den Sommer widerstandsfähigeren Winterfrucht ebenso wie das Durchhalten von Obstbäumen durch die Natur zumeist ausgeschlossen wird. Der Sommer aber ist so heiß, daß zwar die Reifungsperiode aller Früchte verhältnismäßig kurz ist und genügend Sonnenwärme trot der Rurze des Sommers erhält, daß es aber trot der winterlichen Schneefälle um jo mehr an Feuchtigkeit fehlt, als die wenigen Fluffe, die sich hier bilden konnen, sich zumeist tief in das Gelände eingenagt haben und nun nur recht schmale Tal= flächen unter ihrem Einfluß halten. Der Boden foll dagegen fast über= all von ausgezeichneter Beschaffenheit sein und auch, da er ja nur wenig bisher ausgenutt worden ift, keinerlei Spuren bon Erichöpfung zeigen. Tropdem ist bom Klima her der Anbau bon Getreide, wofür nur die gegen Waffermangel fehr empfindliche Sommerfrucht in Betracht kommt, starken Schwankungen ausgesett. Mißernten von folchem Ausfall, daß die Ernährung sich schwierig gestaltet, sind auf den kleinasiatischen Sochebenen nicht selten.

Wesentlich besser steht es in den Tälern der Flüsse und vollends auf den Alluvialebenen, die sich allenthalben an den Strommündungen mit zum Teil recht erheblicher Ausdehnung gebildet haben. Smyrnas hinterland sowohl nach Kassaba, als auch nach Ardin zu, die Ebene von Adana sind da in erster Linie zu nennen; aus dem Innern kommt die Gegend von Konia und noch manche andere Fläche in Betracht, auf welcher das Vorhandensein einer größeren Stadt stets auf verhältnismäßig gute Acerbaugelegenheit schließen läßt. Da ist dann allenthalben Getreide nicht nur in solchem Maße vorhanden,

daß die Ernährung der eigenen Bevölkerung dieser Striche gesichert erscheint; da werden auch Überschüsse gewonnen, die zur Bersorgung der weniger begünstigten Nachbarbezirke und sogar, wenn die Trans= portmittel vorhanden find, zur Ausfuhr nach Konstantinopel oder selbst in fremde Länder, bis ins ferne Deutschland, verwandt werden können. Die Ruftenebenen bringen dazu in reichlicher Fulle ausgezeichnetes Obst, wie Feigen und Datteln, und auch Bein hervor; bei ihnen begreift man auch heutzutage noch, daß im alten Rom Rleinafien einmal als Lieferant von Kirschen und anderen Tafelgenüffen berühmt jein konnte. Die Ebenen, die von Smyrna und Abana namentlich, jind es auch, in denen sich ein Rest des alten Baumwollbaues hat er= halten können, der nach der Kreuzzugszeit Kleinasien für Europa so wichtig gemacht hat. Seitdem die Tabakdistrikte der europäischen Türkei zum großen Teile dem Osmanenstaate genommen worden sind (1913), haben die Alluvialgebilde der kleinafiatischen Küste in erster Linie die Aufgabe zu erfüllen, mit ihrer Ausfuhr die Einfuhrbedürfnisse des Befamtgebietes zu bezahlen.

Bieder anders sieht es in Mesopotamien aus. Der Norden des Euphrat-Tigris-Gebiets gehört noch größtenteils zum armenischen Hoch- lande und ist daher im Billajet Diarbekr für den Ackerbau nur strich- weise zu gebrauchen. Das Borland des Hochgebirges soll aber von Natur besonders gute Anbaubedingungen zeigen. Weiter südlich (das Billajet Mossul und der Osten des Villajets Aleppo) kommen Steppen, die wohl noch niemals den Pflug oder Spaten gespürt haben, und dann auch Wüsten, mit wenigen Dasen, die sich abseits der beiden Ströme jeder Bearbeitung entziehen. Erst die Villajets Bagdad-Basra bringen wieder regelmäßige Anbaumöglichkeiten — sie allerdings in einer Neichhaltigkeit, wie sie nur das Jusammenwirken von subtropischer Lage, Alluvialboden und reichlicher Feuchtigkeit hervorzubringen vermag; auch heute schon wird hier, wennschon nicht in großem Umfange, Gestreide über den eigenen Bedarf hinaus und vollends Obst, auch Süßsholz und Baumwolle gewonnen.

Das benachbarte Arabien ist dann wieder zum weitaus größten Teil unfruchtbare Büste, die sich wegen des Fehlens von Wasser wohl für alle Zeiten dem Andau entzieht. Sogar an der Meeresküste kommen nur im Süden und Osten schmale Streifen für die Kultivierung in Betracht. Die scharfzackigen, völlig kahlen Gebirge dagegen, welche an der Bestseite der Halbinsel das Rote Meer begleiten, treten hier so dicht

an die See heran, daß so gut wie gar nichts für Menschensiedlungen übrigbleibt.

Shrien endlich - Aghpten muß feiner besonderen politischen Stellung wegen hier außer Betracht bleiben — darf wohl als das berhältnismäßig am weitesten entwickelte Gebiet der asiatischen Türkei bezeichnet werden. Nach Arabien zu ist es allerdings ebenfalls Bufte, und nur wenige Rarawanenstragen deuten auf das Borhandensein einiger fruchtbarer Dasen bin. Aber die Namen von Städten wie Alepho und Damaskus sind ein Zeichen dafür, daß auch abseits des Ruftenstriches, im Innern des Gebiets fich Bezirke von beträchtlicher Fruchtbarkeit befinden. Vollends ift die Rufte, wenngleich die Gebirge nur einen schmalen Anbauraum übriglassen, als ein gesegnetes Land zu bezeichnen, in welchem das Klima zwar den Menschen nicht überall zuträglich ist, den Anbau subtropischer Früchte aber überall begünstigt; und der Nachteil, der den Menschen bon der Schädlichkeit der Rufte droht, wird auch wieder durch die Nähe des Gebirges etwas aus= geglichen. Gine fo dichte Folge von immerhin wichtigen Städten, wie fie in Saffa, Baifa, Beirut, Tripolis an der fprischen Rufte sich binziehen, läßt allein schon die Gunft der Siedlungsmöglichkeiten des ganzen Landes erkennen. Die Billajets Damaskus und Aleppo produzieren denn auch mehr Getreide, als sie selbst gebrauchen; Damaskus fo viel, daß es fast die ganze Rufte und auch Palästina mit Brotfrucht bersorgt, und daß einige Bezirke für ihre getreide=bauende Bebolkerung Militär= und Abgabenfreiheit genießen. Dazu tritt dann noch nament= lich in der Provinz Aleppo der Anbau von Baumwolle in recht beträcht= lichem Mage und hier, wie im ganzen Lande, die Pflege des Obstes und des Weines. Nächst Smyrna find die fprifchen Safen für den Export ber afiatischen Türkei die wichtigsten Stellen.

Wiediel im ganzen oder auch nur in einigen Prodinzen bereits dem Ackerbau unterworfen ist, entzieht sich jeder statistischen Feststellung oder auch nur Schätzung. Alle Berichte jedoch, die von wirtsschäftlich geschulten Reisenden — deren Zahl ist bisher allerdings außerordentlich gering gewesen — und von den Konsularvertretern der europäischen Mächte erstattet worden sind, stimmen darin übersein, daß die Landsläche, welche bisher in Ackerbaunutzung genommen worden ist, nur einen kleinen Bruchteil der wirklich andausähigen Fläche ausmacht. Ob es sich dabei um ein Viertel oder gar nur um ein Fünstel handelt, macht keinen großen Unterschied. Sobiel ist sicher:

die natürlichen Verhältnisse erlauben noch eine ganz gewaltige Ausschnung der bisherigen Ackerbautätigkeit. —

Dazu wird der Ertrag der schon benutten Flächen durch die primi= tibe Technik der Bearbeitung auf fehr niedrigem Umfang gehalten. Von einer Schonung der Bodenkräfte durch planmäßiges Ruhenlaffen oder gar von einem systematischen Fruchtwechsel ist natürlich nirgends die Rede. Dazu ist die Zeit auch längst noch nicht gekommen, da ja immer noch im Verhältnis zur Bevölkerung und auch im Verhältnis zu den sonstigen Absakmöglichkeiten Land in überreichlicher Fülle zur Berfügung steht. Aber nicht ohne weiteres als notwendig und bom Absatz her bestimmt erscheint die denkbar oberflächliche Art, wie man den Boden bearbeitet und die Frucht dann gewinnt. Da wird noch im allgemeinen, nicht nur im Innern der Landmasse, sondern sogar in den Rüstenstrichen der einfache Sakenpflug benutt, welcher den Boden eigentlich nur anrist, nicht wirklich umgräbt und dazu so unregelmäßig über den Acker dahin fährt, daß die gezogene Furche nicht gleichmäßig besät werden kann; nur in den Ebenen von Adana und Konia steht schon der europäische Pflug allgemeiner in Anwendung. Gine weitere Bearbeitung des Bodens ift dann völlig unbekannt; hat der Bauer erft gefät, dann überläßt er alles weitere der Natur, und denkt nicht daran, die Schollen, die unter der Site rasch steinhart werden, etwa zu zer= kleinern oder während des Wachstums der Pflanzen für Sauberkeit des Ackers zu sorgen, und was der Arbeiten mehr sind, die bei inten= fiberem Betrieb den Menschen aus feinem Phlegma herausholen. Die Ernte geschieht dann noch vielfach mit der Sichel oder allenfalls mit primitiven Sensen. Gedroschen wird auf dem Felde mit dem Dresch= schlitten, der zwar das Stroh gang gut für Futterzwecke vorbereitet, aber auch recht viel vom Korn vernichtet. Und das Sondern der Spreu vom Weizen kann man noch heute in der alttestamentarischen Form nicht felten beobachten.

Daß da nicht annähernd das als Ergebnis des Ackerbaues übrigbleibt, was bei besserer Bodenbearbeitung und Erntetechnik herausgeholt werden könnte, liegt auf der Hand. Sinen ungefähren Begriff von
dieser Steigerungsmöglichkeit bekommen wir, wenn wir hören, daß
unter dem Sinfluß der Anatolischen Bahn die Getreidezehnten der
von ihr berührten Gebiete von 1890/1891 auf 1910/1911 sich von
170 000 Lt. auf rund 440 000 Lt. gehoben haben, ja das Jahr zuvor sogar
470 000 überschritten haben. Beträchtlich mehr als eine Berdoppelung

ist also eingetreten, seitdem die Eisenbahn durch Verbesserung der Absamöglichkeit und durch unmittelbar erzieherische Arbeit auf den Getreidebau ihrer Bezirke eingewirkt hat.

2. Die Viehzucht und Waldwirtschaft.

Dem Steppencharakter der weiten Hochflächen Kleinasiens und der mesopotamischen Gbene entspricht es ebenso wie den Nuhungs-möglichkeiten der Gebirge, daß große Teile des Landes mehr in der Biehzucht als im Ackerbau ihre Ernährungsunterlage finden. Ein Teil der Gebirgsbevölkerung ist sogar noch heute recht eigentlich auf No-madenwirtschaft gestellt.

Diese Viehzucht ist natürlich auch noch denkbar primitiv. Sie um= faßt nur in recht geringem Umfange Rindvieh- und Büffelhaltung; denn das fest eine Sorgfalt der Wartung und auch bei der Barte des Klimas Baulichkeiten voraus, wie fie mit extensiver Wirtschaft sich nicht vereinigen laffen. Schafe und Ziegen stellen vielmehr bei weitem das größte Kontingent; die Tiere also, die überall in der Welt den Hauptbestandteil der Nomadenherden ausmachen und gerade dann die besten Erträge liefern, wenn sie unter starkem Witterungs= gegensatz auf weiten Flächen sich bewegen können. Schaf und Mensch bertragen sich nun einmal nicht miteinander. Das Schaf kommt nur da zu seinem Recht, wo der Mensch ihm die großen Räume überläßt. Dann ist es aber bekanntlich sehr anspruchslos gegenüber der Wartung und Pflege, und fo fucht man auch im ganzen Bereich der afiatischen und europäischen Türkei bergebens nach Ginrichtungen, welche die Herden gegen die Unbill der Witterung in wirklich nachhaltiger Beise schützen könnten. Einfache Surden, welche etwas Dedung gegen die kalten Nordwinde und die überheißen Südwinde gelvähren, find alles, was man für den Biehbefit tut; von Ställen irgend fester Art ist nirgends die Rede. Infolgedessen ist dann auch der Berluft, den man jeden Winter in dem Herdenbestand erleidet, allenthalben sehr groß.

Gerade aber mit der Primitivität der Wartung hängt zusammen, daß Schafe und Ziegen jene besonders feine Wolle ergeben, die in der ganzen Welt als kleinasiatisches Produkt so hoch geschät ist; das Produkt der Ziege, die Mohairwolle, wird in dieser Güte kaum irgendwo sonst erzeugt. Das kommt daher, daß die Tiere gegen die Kälte des Winters und gegen die stark abkühlenden Nächte sich durch die Bildung eines besonders starken und langhaarigen Pelzes schützen,

während die heißen Sommertage eine starke Schweißentwicklung mit sich bringen und so die inneren Teile der Pelzhaare besonders gesichmeidig machen. Kleinasien zumal zeigt da ähnlich vorteilhafte Klimaverhältnisse wie das innere Asien, das auf allen seinen Steppen gewaltige Mengen hochwertiger Bolle erzeugt, und übertrifft noch Spanien, auf dessen Hochwertiger das Merinoschaf bekanntlich zur Entwicklung gebracht worden ist.

Wie stark die Schafhaltung — von Schafzucht kann man eigentlich nicht reden — in den einzelnen Teilen des türkischen Reiches gehand= habt wird, entzieht sich jeder ziffernmäßigen Schätzung. Wir wissen nur soviel, daß es wohl keinen einzigen Strich gibt, in dem sie nicht eine beträchtliche Rolle im Saushalt der Bewohner spielt. Ift es in den armenischen Hochgebirgen der Schafpelz direkt, welcher als wichtigstes Rleidungsstück dient, und geben dort die Filze aus Schafwolle auch die Bedeckung für die Sommerzelte der Nomaden ab, fo tritt in den tiefer gelegenen Teilen, welche diese Berwendung auch noch kennen, doch die industrielle Verwertung der Schafwolle zu Teppichen in den Vordergrund. Jede einzige Familie übt auch heute noch in allen diesen Strichen die alte Runft des Teppichknüpfens. Dazu weiß jeder Reisende ein Lied davon zu fingen, welche Rolle Schaf und Ziege für die Ernährung in Vorderasien innehaben: es gibt so gut wie gar kein anderes Fleisch dort zu genießen. Der hammel ist noch heute für den Islam das Opfertier, wie er uns schon aus Abrahams Zeiten durch das Opfer Zsaaks bekannt ist. —

Die Rücksicht auf die Schafhaltung ist es auch, die wir wohl in erster Linie für die Abneigung verantwortlich zu machen haben, mit welcher alle diese Bölkerschaften heute wie stets dem Walde gegenübersstehen. Aus der Kirgisensteppe, welche wirtschaftlichstechnisch starke Ahnlichkeit mit den Viehzuchtgegenden Vorderasiens ausweist, ist mir persönlich bekannt, daß die einheimischen Stämme, wenn sie etwa an russische Großgrundbesitzer oder deutsche Bauern Land verpachten, stets die Bestimmung aufnehmen, daß die Pächter keine Bäume pflanzen dürsen. Das wird damit begründet, daß der Kirgise fürchtet, im Walde die Übersicht über seine Herde zu verlieren, und daß der Wollertrag empfindlich zurückgeht, wenn die Tiere an den Bäumen sich reiben. Ob ähnliche Maßnahmen im türkischen Bereich zu bevbachten sind, ist mir nicht bekannt; aber die Tatsache, daß auch dort Viehhaltung und Waldbesitz sich nicht miteinander vertragen, steht fest. Die Maß-

nahmen der türkischen Regierung, welche im Interesse der besseren Feuchtigkeitsverteilung ganz leise hier und da einmal an Aufforstung kahler Berghänge herangehen, stoßen nicht nur stets auf Unverständnis, sondern direkt auf Widerstand bei der Bevölkerung. Auch hier gilt offensichtlich der Satz, daß Schaf und Ziege die menschenseindlichsten Tiere genannt werden müssen.

Von Waldprodukten, die für die Ausfuhr schon Bedeutung haben, sind nur die Haselnüsse zu nennen. Sie kommen vor allem aus dem Hinterland von Trapezunt, wo das armenische Hochgebirge Feuchtigskeit genug enthält, starke Bestände der Haselnußstaude festzuhalten, und wo die Steilheit der Berghänge dem Halten von Schasherden sowieso eine frühe Grenze zieht.

3. Die Gewerbe.

Die Primitivität der Rohstofsproduktion findet ihre Fortsetzung in der altertümlichen Berarbeitungstechnik. Was der Türke, der Araber, der Armenier abseits der großen Städte für seinen eigenen Bedarf in eigener Wirtschaft herstellt, ist auf das allernotwendigste an Arbeit beschränkt. Das Mehl zumal, mit dem er seinen Brotsladen herstellt, ist nur selten einmal wirklich gemahlen; es ist zumeist gestampst und dann im Handbetrieb zerrieben, wobei natürlich eine irgend sorgfältige Trennung der nahrhaften und der underdaulichen Bestandteile nicht erzielt werden kann. Die Herstellung der Kleidung ist ebenfalls denkbar einfach: der Schafpelz wird fast ohne Berarbeitung, so wie er dem Tier abgezogen worden ist, getrocknet und dann mit den Haaren nach innen über den Körper gezogen. Nur die Filzung der Wolldecken — übrigens ebenfalls eine allgemein in der Nomadenwirtschaft zu machende Beobachtung — steht auf recht beträchtslicher Höhe der technischen Leistung.

Alls Erzeugnisse der Hauswirtschaft, mit denen diese in die Außenwelt hinaustritt, sind baumwollene und wollene Gewebe, sowie vor
allem die Teppiche zu erwähnen. Dabei hat allerdings die Herstellung
von Baumwolltüchern sich längst nicht mehr auf der früheren Höhe
zu halten verwocht. Aus allen Teilen der Türkei wird berichtet, daß
dort, wo der europäische Handel sich entfalten kann, die Einfuhr der
englischen und holländischen Massenware dem heimischen Erzeugnis
den Absat wegnimmt und sogar den eigenen Berbrauch der Baumwollbauern zu erheblichem Grade deckt. Die Eisenbahn ist offenbar auch

hier, wie überall sonst in der Welt, gerade als Beförderin der billigen und dabei in strahlenden Farben gehaltenen Baumwollgewebe der wichtigste Durchbrecher der alten, selbstgenügsamen Naturalwirtschaft; Eisenbahn und Baumwollgewebe leiten die moderne Geld= und Verkehrswirtschaft ein.

Erst neuerdings hat man im Hinterlande von Smyrna und von Adana die sabrikmäßige Berarbeitung der dort gewonnenen Rohsbaumwolle aufgenommen. Spinnereien sind errichtet worden, deren Garn zum Teil im geschlossenen Großbetrieb, zum Teil allerdings auch in hausindustriellen Familienwerkstätten zu Geweben verarbeitet wird. Dabei ist der Bebereibetrieb auch in den Fabriken noch stark auf Handarbeit gestellt; es sind also, wenn man den alten Ausdruck der merkantilistischen Zeit verwenden will, Manusakturen, nicht eigentlich mechanisch betriebene Fabriken. Darin spielen, ebenso wie bei der Heimarbeit, Frauen und Kinder die Hauptrolle, während Männer nur in sehr geringem Umfang bei der schweren Arbeit verswendet werden. Es herrschen also noch die Verhältnisse, welche wir aus den Ansangszeiten der englischen und der deutschen Baumwollsindustrie so gut kennen.

Das wichtigste Ausfuhrgewerbe ist noch immer die Teppich= knüpferei. Sie stütt sich auf die Wolle der heimischen Produktion als auf einen Rohstoff, wie er in besserer Qualität gar nicht gedacht werden kann. Leider ist es aber nicht gelungen, auch die anderen Rohstoffe, näm= lich die Pflanzenfarben, in ihrer absoluten Herrschaft zu erhalten; Pro= dukte des Teers, die Anilin= und Alizarinfarben, haben vielmehr in zu= nehmendem Mage bis ins Innere und in die kleinen Heimbetriebe hin= ein den Beg schon gefunden. Dagegen haben wieder die Muster zu großem Teile in ihrer einfachen Lineargestalt sich erhalten; selbst die europäisch geleiteten Betriebe bringen Neuerungen nur in der Art hervor, daß sie Teile der alten Mufter zu neuen Geftaltungen zusammenseten. Die Technik ift noch gang die alte geblieben: es ist alles handgeknüpfte Ware, was wirklich aus dem Drient stammt; das Weben "echter" Tep= piche wird nur in Europa selber besorgt. Auch hierbei steht die Frauenund Kinderarbeit ganz und gar im Vordergrund. Zum größten Teil ist es Heimarbeit, die sich wohl in jedem Haushalt des platten Landes, aber vielfach auch in den Städten noch erhalten hat; die manufaktur= mäßige Herstellung tritt selbst bei dem englischen Teppichtrust Smyrnas weit hinter der Beimarbeit zurück.

Endlich sei aus dem Gebiet der Textilindustrie noch der kleine Rest erwähnt, der sich von der großen Seidenweberei früherer Tage in die Gegenwart hinübergerettet hat. Auch er stütt sich auf den an Ort und Stelle gewonnenen Rohstoff, hat aber seinen Absat in den großen Städten der Türkei selbst und erst recht im Ausland gegenüber den mächtigen Konkurrenten des Auslandes nicht ausrechterhalten können. Rennenswert ist eigentlich nur die staatliche Seidenfabrik bei Herekh, die wohl als eine Art von Lehranstalt gedacht ist, aber nur sür den Hof des Sultans und auch längst nicht für dessen volle Bes darfsdeckung arbeitet. —

Fabrikarbeit ist auch ausschließlich die Unterlage der Zigarettenindustrie, welche bekanntlich vom Staate in der Hand der Tabakregiegesellschaft monopolisiert worden ist. Auch sie stügt sich auf den selbst gewonnenen Rohstoff der Türkei und hat daher durch die Abtrennung der europäischen Teile — namentlich die Gegend von Kawalla ist bedeutende Tabakproduzentin — recht erheblich verloren. Immerhin ist in Kleinasien und im Rest der europäischen Türkei genug Anbaumöglichkeit übriggeblieben, um auch jeht noch die Zigaretten als wichtigstes Aussuhrgut betrachten zu können. Es versteht sich geradezu von selbst, daß auch hier die weibliche und kindliche Arbeit ganz und gar überwiegt.

Bon den Zweigen der Heimarbeit dagegen, die sich auf eine altehre würdige Handtechnik stüßen und zum Teil wenigstens die Unterlage für Handwerkerbetriebe selbständiger Art geworden sind, sei noch die Metallebearbeitung erwähnt, die sich in Damaskus ein auch heute noch für die Aussuhr arbeitendes Zentrum geschaffen hat, und die Herstellung von Fahencewaren in Kutahia, die in der Gegenwart wie schon in alter Bergangenheit sowohl in den Formen, als auch in der Zartheit der aufgetragenen und eingebrannten Farben zum schönsten gehören, was überhaupt auf diesem Gebiet des Kunstgewerbes erzeugt wird. Überwiegend dient im übrigen das Handwerk lediglich dem primitivslokalen Bedarf; und die strenge zünstlerische Bindung, unter welcher es überall noch steht, ist natürlich einer Anderung der Arbeitsmethoden nicht gerade günstig. —

Was sonst an gewerblichen Betrieben in der Türkei vorhanden ist, ist erst recht sehr wenig. Da seien etwa die Kohlenminen genannt, die sich dicht an der Küste des Schwarzen Meeres und auch nicht weit von Konstantinopel bei Heraclea und bei Eregli in Ausbeutung be-

finden. Ihre Kohle scheint von besserer Qualität zu sein, als man lange Zeit annahm; sie dient dazu, die Schiffahrt Konstantinopels mit zu versorgen und auch den Hausbrand der Stadt, der sich sonst auf das nachgerade selten werdende Holz angewiesen sieht, aus dieser Notwendigkeit langsam zu befreien. Ein anderes Mineral ist der Meersschaum, der bei Eskischehir — der einzigen Stelle der Erde, wo er sich sindet — in denkbar primitiven Handbetrieben aus tief in die Erde hineingegrabenen Löchern herausgeholt wird; so primitiv, daß jedes. Eins und Ausklettern eine Lebensgefahr bedeutet, und deshalb mit einer Arbeiterschaft besetzt, welche aus ganz Europa den Auswurf der Menscheheit in sich birgt — an den Meerschaumgruben hat die innere Paßkonstrolle der Türkei stets haltgemacht. Bezeichnend ist schließlich, daß die Türkei, die doch Getreide und Häute ausssührt, Mehl und Leder regelsmäßig einführen muß.

Im ganzen läßt sich die gewerbliche Gestaltung der Türkei als ein Gebilde charakterisieren, das noch durchaus ein Anhängsel der Land-wirtschaft ist. Sie verwendet vor allem diejenigen menschlichen Arbeits-kräfte, welche — wie Kinder und Frauen — in der Bodenbearbeitung nicht voll ausgenutzt werden können, und gibt im übrigen eine will-kommene, das Einkommen etwas erhöhende Winterbeschäftigung. Zu einem völlig selbständigen Teil des Wirtschaftslebens, der seinen eigenen Entwicklungsbedingungen folgt, ist das Gewerbe noch nicht geworden. Für eine breitere Verwendung von Maschinen läßt die Arbeitsversassung noch kaum einen Kaum.

4. Verkehr und Sandel.

Das starke Hervortreten der landwirtschaftlichen Produktion, die primitiven Mittel der Ackerbaus und Gewerbetechnik stehen im Sinsklang mit dem Fehlen von Transports und Handelsgelegenheiten, welches im weitaus größten Teil des Gesamtreiches noch zu beobachten ist. Die asiatische Türkei besteht aus großen Landmassen, die von der Natur nur außerordentlich wenig für Verkehr und Handel vorbereitet sind.

Kleinasien zumal ist ein gewaltiger Landklotz, welcher vom Meere nur leise angezahnt, aber nicht durch tiefgreisende Einbuchtungen aufsgerissen worden ist. Ein Küstenberkehr hat sich infolgedessen nur in geringem Umfang geltend machen können; wenige Kilometer abseits der großen Küstenlinie hört sein Einfluß auf. Nur ganz wenige Ströme treten zudem aus dem hochgelegenen Innern in den Bereich der Küste hinein, und auch sie kommen größtenteils für menschlichen Berkehr nicht in Betracht: sind sie doch gezwungen, die kurzen Entsernungen von der Hochebene zum Meere mit beträchtlichem Gefälle in tief einsgeschnittenen Schluchten zurückzulegen, wo für den menschlichen Fußkein Raum mehr bleibt. Haben sie aber, wie es vor allem der Mäander und der Hermos süblich und nördlich von Smyrna getan haben, eine große Mündungsebene angeschwemmt, so ist ihrer Benutung die starke Zersplitterung hinderlich, welche aus der Entstehung des Mündungseraumes solgt und in erheblichen Sumpsbildungen noch heute ihre wichetigste Wirkung findet. Sogar im Junern des Landes stellt sich der Charakter der Gebirge, welche der Hochebene aufgesetz sind, sehr maßegeblich einem nachbarlichen Güteraustausch entgegen.

In Mesopotamien liegen die Verhältnisse günftiger. Euphrat und Tigris gewähren in ihrem Unterlauf, den sie als Schatt-el-Arab bekanntlich gemeinsam haben, sogar der Seeschiffahrt die Möglichkeit eines Berkehrs; bis Basra hinauf können Dzeandampfer gelangen, wenn= schon eine große Mündungsbarre dem Tiefgang der Schiffe eine berhältnismäßig frühe Grenze sett und ganz regelmäßig das unbequeme und qualitätgefährdende Leichtern erfordert. Bon Basra bis Bagdad ist der Tigris für flachgehende Flußdampfer benugbar, die auch den persischen Rarun in seinem Unterlauf benuten können. Allerdings ist hier schon von Regelmäßigkeit nicht mehr zu sprechen; die kleinen Dampfer der englischen Lynch-Linie sind in ihren Fahrzeiten genau so unberechenbar, wie die Dampfer der Osmanischen Gesellschaft. Und schwerlich wird diese Abhängigkeit von der Natur in irgend erheblichem Grade sich durch die geplanten Bewässerungsanlagen bessern — nehmen diese doch einen großen Teil des Wassers für die kleinen Ranale der Landwirtschaft in Anspruch, was für den Fluß selbst voraussichtlich eine Minderung der Bafferfülle bedeutet. Dberhalb von Bagdad ift der Tigris ebenso, wie auf seinem ganzen Mittellauf der Euphrat nur für kleine Rähne und einfache Holzflöße benutbar und damit in einen Berkehr hineingestellt, welcher in ausgeprägter Ginseitigkeit die Talfahrt betont. Bollends gilt dies bom Oberlauf, den man auf dem Tigris etwa von Mosul, auf dem Euphrat von der Gegend Biredjik, westlich von Urfa, nach der Quelle zu zu rechnen hat; hier können allein jene primitiven Flöße benutzt werden, die schon aus dem Altertum bekannt sind und auf einer großen Anzahl von zusammengebundenen,

aufgeblasenen Ziegenschläuchen sich aufbauen. Ein wirklich leistungs= fähiges Transportmittel ist daher weder im Tigris, noch im Euphrat gegeben. Lassen die natürlichen Verhältnisse der Ströme eine Bergauffahrt kaum zu, so kann jene Gegenseitigkeit der Transportbeziehungen nicht hergestellt werden, welche überall in der Welt die Boraussetzung eines wirklich beträchtlichen Güter= und Personenverkehrs abgibt. Dazu kommt die Gefährlichkeit der Fahrt sowie ihre beträchtliche Dauer; muß man doch für die Strecke Mosul-Bagdad bei ungunstigem Binde auf eine Fahrt bon mehreren Bochen gefaßt sein und sich noch freuen, wenn man wirklich Menschen und Güter wohlbehalten durch die Strudel des Fluffes hindurch gebracht hat. Sogar die Dampfer, die unterhalb Bagdads den Verkehr aufrechterhalten, sind nicht nur ständig der Befahr des Auflaufens, sondern auch der Möglichkeit völliger Bernichtung ihrer Ladung ausgesett. Rur die hochwertigen Produkte des Obstbaues vertragen aber eine solche Last von Transportspesen, wie sie aus einer derartigen Organisation sich notwendig ergibt. Güter dagegen, welche im Absatbereich den Massencharakter tragen, werden durch diese Schwierigkeiten vollkommen ferngehalten. Die geringen Verkehrsziffern, welche oben (S. 381) für die Seeschiffahrt von Basra angegeben sind, zeigen deutlich, daß das ganze Zweistromland vom Weltverkehr einst= weilen nur erst ganz leise berührt, nicht aber in seinem wirtschaftlichen Wesen bestimmt wird.

Um besten von allen türkischen Landschaften ist wieder Sprien gestellt. Zwar ist auch hier recht störend, daß die verhältnismäßig ge= sunden und recht fruchtbaren Gebiete des inneren Nordsprien durch Gebirge, Damaskus fogar durch zwei parallel laufende Büge, bom Meere abgetrennt sind und daher eine Flugverbindung zur Rüfte hin nicht haben können. Aber Libanon und Antilibanon find doch nur schmale Mittelgebirge und dazu mit fo niedrig gelegenen Baffen ausgestattet, daß alle die Städte, die sich in den Ebenen des Inneren haben bilden können, seit uralter Zeit mit dem Meere in Berbindung stehen. Gin Damaskus hat stets mit Beirut seine regelmäßige Berbindung gehabt, und für Aleppo gilt dasselbe in der Richtung auf Alexandrette. Hier find daher auch früh schon Stragen gebaut worden, welche diesen Ramen wirklich verdienen und die vielen Zufälligkeiten des reinen Naturweges den Menschen erspart haben. Vollends ift die Ruste, wennschon sie sich nur schmal bor das Gebirge vorlegt, immer= hin schon für Berkehr durch die Natur geeignet. Jedermann weiß ja,

was das alte Phönike für die Schiffahrt des Mittelländischen Meeres und für die Verbindungen mit dem Often bedeutet hat. —

In diese Naturverhältnisse hat der Schienenweg bisher nur geringe Anderungen hineinzutragen bermocht.

Die älteste Eisenbahn, die auf türkisch=asiatischem Boden errichtet worden ist, läuft seit dem Jahre 1860 zwischen Smyrna und Aidin; sie ist mit englischem Kapital errichtet, um das fruchtbare Mäandertal mit dem Seehasen der benachbarten Bucht zu verbinden. Es ist die einzige Linic, die ohne staatliche Unterstüzung hat zustande kommen können, und die auch heute noch, wennschon nach einer Reorganisation ihres Kapitalausbaues, in rein privater Gestalt sich rentabel erweist.

Um weitere Bahnen zur Entstehung zu bringen, hat der türkische Staat seine Finanzkraft als Garant hinter die europäischen Kapitalien stellen müssen. Frankreich in allererster Linie, sehr viel später auch Deutschland haben sich dann, gestützt auf diese Deckung, der Aufgabe des Bahnbaues im türkischen Reiche gewidmet.

Französisch war bisher das ganze Netz der sprischen Bahnen. Als Stammlinie hat man die Berbindung Beirut—Damaskus zu bezeichnen, an welche sich in den nordsprischen Ebenen die Strecke nach Hama (am Drontes gelegen) und nach Aleppo anschließt; südlich ist sie bis Meserib fortgesührt worden. Die kleine Bahn Jaffa—Jerusalem steht für sich, wird aber von denselben Finanzkräften getragen wie das nördeliche Netz. In jener Zeit (1911) ist im Norden noch die Normalspurstrecke Tripolis—Homs hinzugekommen, die für Aleppo eine Berzkürzung des Weges zur See hin bedeutet. Im ganzen handelt es sich dabei um 683 km Eisenbahn.

Ebenfalls französisch ist die Linie Smhrna—Rassaba—Afiun-Ka-rahissar, die jetzt einen Anschluß an die Anatolische Bahn erhalten hat. Sie verbindet den besten Hafen der kleinasiatischen Westküste mit dem Hermostal, das nördlich von Smhrna eine ähnlich fruchtbare Mündungsebene gebildet hat, wie südlich das Mäandertal. Die Länge dieser Bahn beträgt jetzt 519 km.

Deutschland hat die größte Aufgabe auf sich genommen. Seine Anatolische Bahn von Haidar-Pascha (Konstantinopel) nach Angora und Konia umfaßt jest 1224 km, die Bagdadbahn wird auf rund 1640 km angegeben.

Der Staat ist, wie gesagt, an den französischen und an den deutschen Bahnen als Garant beteiligt, und zwar bei beiden Shstemen in immerhin

ähnlicher Form. Die Anatolische Bahn nämlich mit der staatlichen Garantie einer kilometrischen Bruttoeinnahme schließt sich der Art und Weise an, die bei den französischen Bahnen ausgebildet worden ist; und wenn bei der Bagdadbahn der Staat die Bauobligationen selbst ausgibt und deshalb für ihre Berzinsung und Tilgung unmittelbar den Inhabern auszukommen hat, so ist materiell das Verhältnis nicht wesentlich anders. Die Bedeutung der staatlichen Garantie ist oben (S. 396) bereits gewürdigt worden. Hier mag nur eine Zusammenstellung noch solgen, welche die Beanspruchung des Staates erkennen läßt. (Siehe Tabelle auf Seite 418.)

Endlich ist der Staat auch noch direkt für den Bahnbau seines asiatischen Bereichs eingetreten. Unter der technischen Leitung des Deutschen, der schon beim Bau der Saloniker Bahnen und bei der Anatolischen Bahn sich bewährt hatte — Meißner=Bascha — hat die Türkei vom Sahre 1900 an die sogenannte Hedshasbahn als Staats= bahn gebaut. Sie führt von Damaskus, zuerst dicht an der französischen Linie nach Meserib entlang, bis Betra in südlicher Richtung und biegt dann nach Südosten ab, um die heiligen Stätten des Jelam, Medina und Mekka, zu erreichen. Der Bunsch, mit einer Zweiglinie von Petra den Meerbusen von Akaba zu erreichen, mußte vor englischem Ginipruch in Friedenszeiten zurückgestellt werden; jett im Kriege wird diese Linie ebenso gebaut, wie man westlich des Toten Meeres die ägyptische Grenze in der Richtung des Suezkanals zu erreichen strebt. Der Unichluß an das Mittelmeer wird durch die Linie Haifa-Derat erreicht. Im ganzen umfaßt die staatliche Bahn, die bis Medina im Betrieb fteht, rund 1300 km.

Alles in allem kommt also auf das riesige Gebiet der asiatischen Türkei, die man mit rund 1760 Mill. qkm annehmen kann, ein Eisenbahnnetz von 7400 km, die Bagdadbahn dabei als in der Hauptlinie sertig angenommen. Das ist gewiß kein großer Reichtum an wirklich modernen Transportgelegenheiten. Es ist höchste Zeit, daß an die Stelle der internationalen Eisersüchteleien, welche es bislang zu einem weiteren und systematischen Ausbau von Eisenbahnen nicht kommen ließen, ein geschlossenes Borgehen tritt. Der Pläne sind bestanntlich genug vorhanden, und die Vertragsentwürse, die im Frühzighr 1914 vor dem Ausbruch des Krieges abgeschlossen worden sind, geben immerhin einen Anhalt, wo die dringendsten Notwendigkeiten und anderseits die besten wirtschaftlichen Aussichten den Bahnbau zus

Schriften 155. II. 27

ļ	Eifenbahngefellfchaft	Länge		sarantiefum auf je 1 km	m e	Höchstumme d. Garantie je 1 Jahr	d. Garantie Jahr	Bemerfungen
ì		km	Fr.	Sta.		ğ.	Stq.	: :
ı	1	2	33	4	5	9	7	8
1.	1. Anatolijche Bahu: a) Haibar-Rofcha—Remib	000 86	10 300					' Nach Riidvergütung von
	b) Asmid—Augora	486,712	15 000		(Sadata (sittamo)	8 239 6751	362 5461	&r. 18602 an die Regierung gemäß späterem Sonder-
		578,712	14 253	ļ	& & & & & & & & & & & & & & & & & & &	2994194^{2}	131745^{2}	vertrag.
	c) Eskifasehir—Konia	445,443	13 727	604	(3r. 6/34,22)	3 000 000	132 000	Sta. 244,77 an die Regierung
	d) Mha Maraw Malu. Omaiakaku	1024,155	1,000					gemäß fpäterem Sonders vertrag.
	וווחחהמותיביחותיביחותי חמה (ה	1994 155	000 61	l				3 Davon 9 km in Betrieb.
2.								5 Garantie ber Betriebs:
	a) Konia—Bulgurlu	200,000	4 5005	1		000 000 6	36 600	kosten. Außerdem Garantie des Baukanitals mit Fr.
	c) El Helif—Bagdad	600,000	4 500°	1 1	1 1	2 700 000	166 320 118 800	11000 per Kilometer, zu
		1640,000						babbahn=Obligationen.
ઝ	Smyrna-Rajjaba-Bahn: 9) Mita Mob	000 886			Befte Jahreg-	000		7 Nach Ricergittung von
	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	200,000		I	Fr. 2 310 000	2 310 000	101 640	atg. 153,31 an die Regierung gemäß inäterem Sonder:
	b) Reues Reg	251,336	18881	96'088		4 741 9607	208 6467	vertrag.
		517,336						
4	4. Ոαկαք. Hamah: Bahn:	331,50	13 600	1	l	4 508 478	198 373	
	_				_	-		

nächst erfordern. Es liegt auf der Hand, daß die große Querlinie der Anatolischen und Bagdadbahn zum Stamm eines ganzen Netzes anastolischer und mesopotamischer Bahnen sich auswachsen muß.

Dem geringen Maß, mit welchem bisher das Innere des türkischen Reiches für den Berkehr erschlossen worden ist, entspricht es, daß auch die Seehäfen an Zahl gering und in ihren Einrichtungen im allgemeinen ichlecht gehalten sind. Internationale Bedeutung haben in erster Linie Konstantinopel und Smyrna. An der sprischen Rüste sind auch Jaffa, Haifa, Beirut und Tripolis zu nennen, während hoch im Norden Alexandrette zwar früher für Aleppo wichtig war, jest aber, dank den Eisenbahnen, durch Tripolis und Beirut verdrängt worden ist und erst in Zukunft, nach Durchführung der Hafenbauten und nach Fertigstellung des Amanustunnels der Bagdadbahn, wieder wichtig werden wird. Das benachbarte Mersina ist der Hafen für das ganze östliche Kleinasien, wie es sich vor allem um Raisarieh herumgruppiert. An der Nordküste ist Trapezunt vor allem deshalb bedeutsam, weil hier noch immer ein nicht unbeträchtlicher Karawanenberkehr über Armenien hinaus nach Berfien mit dem Meere fich berührt; und ebenfo ift Samjun tief nach Armenien hinein, selbst bis Bagdad hin auf Karawanenwegen wirksam. An der Ostküste kommt Basra als Tor des Zwei= stromlandes in Betracht, während Arabien außer dem britischen Aden feinen einzigen Safen von internationalem Range besitzt, und auch Aden ift vielmehr als Durchgangsplat, denn als Seevermittler seines Sinterlandes bedeutsam.

Als wirklich modern und mit den Erfordernissen eines regeren Umschlagverkehrs eingerichtet, kann nur der Hasen von Haidar-Paschabezeichnet werden, der zum Bereich von Konstantinopel gehört. Hier führt die Anatolische Bahn unmittelbar an das Meer heran; die Umsladung zwischen Seeschiff und Eisenbahnwagen kann sich ohne jedes Zwischenglied vollziehen. Krane leisten die Arbeit sicherer und schneller als der türkische Hamal und machen dazu den Umschlag unabhängig von den engen Zunstbestimmungen, unter denen sonst der Berkehr so empfindlich leidet. Auch an Lagerungsgelegenheit sehlt es in einem modern eingerichteten Lagerhaus bei dieser deutschen Unternehmung nicht.

In eine andere Welt glaubt man sich dagegen bersetzt, wenn man die Hafeneinrichtungen daneben hält, welche in den anderen Häfen der Türkei von französischen Gesellschaften verwaltet werden. Kon-

stantinopel berfügt zwar im Stambuler Hafen, nicht aber im wichstigeren Galata über einen direkten Gisenbahnanschluß. Geradezu dürftig ist nach allgemeiner Klage, was an Lagerungsmöglichkeiten sich darbietet, und vollends bedeutet es eine gewaltige Erschwerung des Berkehrs, daß die geringe Ausdehnung der — übrigens auch nur notdürftig mit Holzplanken ausgebauten — Kajen wenigstens in Stambul dazu zwingt, die Schiffe mit der schmalen Hinterseite, nicht in der ganzen Breite an die Ufer zu legen. Dadurch wird nicht nur der Weg sehr eingeengt, welchen die Güter zwischen Schiff und Land zurückzulegen haben; sondern es wird auch jede Benutzung mechanischer Hilfsmittel unmöglich gemacht: der zunftgebundene Hamal beherrscht hier völlig das Feld.

Nicht anders sieht es in Smyrna und in Basra aus. Und doch sind diese Häfen noch gegen die übrigen ganz beträchtlich bevorzugt, insofern sie wenigstens den Schiffen seste Liegestellen darbieten, die das Landen und Löschen unabhängig von der Witterung stellen.

An der sprischen Küste und in Mersina, ebenso wie in Trapezunt und Samsun, müssen die Dampfer und größeren Segler dagegen alle auf der offenen Reede ankern. Zwischen See und Land schiebt sich daher noch ein Leichterverkehr, der selbst bei ruhigem Wetter ein gewisses Gefahrenelement in die Seeverbindungen einfügt. Ist die See aber unruhig oder fegt gar ein Sturm darüber hinweg, so hört jede Verkehrsmöglichkeit auf. Die Dampfer müssen das freie Weer zu gewinnen trachten, und gar nicht selten ziehen sie es vor, ihren Weg sortzusehen, ohne die für den einen oder anderen Hafen bestimmten Sendungen abgegeben zu haben. Auch die Personen müssen dann unsfreiwillig eine längere Seereise auf sich nehmen, während die am Lande wartenden Fahrgäste dis zur nächsten Schiffsgelegenheit weiter zu warten haben. Bon einer festen Berechenbarkeit des Seeverkehrs ist daher nirgends zu sprechen; der Zufall der Natur entscheidet noch ausschlaggebend die Transportmöglichkeiten.

Demgemäß ist das ganze Wirtschafts= und Kulturleben der Türkei noch weit davon entfernt, den Wert der Zeit zu kennen. Es kann noch als der Gipfel der Unhöflichkeit gelten, selbst bei einem rein geschäft= lichen Besuch alsbald mit dem Zweck herauszukommen. Einige Täßchen Kaffec und so manche Zigarette müssen erst genossen sein, ehe man von der Sache anfängt — kein Fahrplan drängt zu Eile und Künkt= lichkeit. —

Das gibt auch dem Aufbau des Sandels fein Gepräge.

Überall in den Städten des Orients ist der Träger des lokalen Handels der Bazar, der täglich sich abwickelnde Markt. Auf ihn bringt in den inneren Bezirken der Bauer, was er etwa über seinen eigenen Bedarf hinaus erzeugt hat und nun verkausen kann; hier sindet er, was durch den griechischen oder armenischen Händler aus anderen Gegenden herangebracht worden ist. Ein eigentlicher Marktverkehr im europäisschen Sinne und eine räumliche Konzentration stehender Läden gehen im orientalischen Bazar ineinander über.

In den großen Städten jedoch, wie Konstantinopel und Smhrna, Damaskus und Aleppo, Bagdad — da ist der Bazar sast nur noch die räumliche Zusammensassung der stehenden Läden, welche in ähnslicher Weise, wie es überall für das Handwerk gilt, straßenweise zusammengehörend sich ausbauen. Da findet man in armenischer oder griechisch-levantinischer Hand alle jene Schätze des Orients, die nicht nur auf den Orientalen selbst, sondern fast mehr noch auf den Europäer ihren Eindruck auch heute nicht versehlen; freilich auch jene Unzahl von Fälschungen, die den Europa her mit dem Kausdrang der europäisischen Bazarbesucher so geschickt rechnen.

Einen wirklichen Türken, einen Osmanen wird man als Händler jo leicht nicht antreffen. Bekanntlich wiederholt sich in der Türkei jene uralte Erfahrung, daß es auf dem ganzen Erdenrunde nur einige fehr wenige Bölker gibt, welche mit Biffern und Geld umzugehen verfteben und diese ihre natürliche Begabung und angelernte Renntnis dazu aus= nuten, im Bereich der primitiver empfindenden Bolksstämme Sandel zu treiben. Da kann dann an jeder Straßenecke der griechische oder armenische Geldwechsler sein Besen treiben; fordern doch sogar die europäischen Läden von Pera stets einen Preisaufschlag, wenn man nicht genau abgezählt den eigentlichen Breis zu entrichten bermag. Da heißt es also, beim Geldwechfler vorher die größeren Münzen in Rleingeld umtauschen, und froh kann man sein, wenn der Abzug, den der Wechfler hierbei macht, sich in den üblichen Grenzen nur hält. Auch der zahlenstolze Europäer muß sehr häufig merken, daß ihm das Bählen der kleinen Einheiten nicht geläufig genug ist, ihn bor Über= vorteilungen zu sichern.

Der Großhandel liegt in Kleinasien vollends ausschließlich in armenischen, griechisch-levantinischen oder gar sremden Händen. England steht da unter den Fremden, wie schon erwähnt, weitaus an erster Stelle. Ihm dürfte Deutschland wohl folgen, während Frankreich, bessen kaufmännische Begabungen auch sonst in der Welt den modernen Anforderungen an Beweglichkeit und Anpassungsfähigkeit nicht recht gewachsen erscheinen, auch im persönlichen Ausbau des türkischen Außenshandels zurücksteht. Über alle Fremden hinaus ragt aber das griechische Element, das einen breiten Unterbau seines Großhandels in den Kleinshändlern findet, welche über ganz Kleinasien verbreitet sind; Griechen sind es, welche nicht nur im Export der wichtigsten Produkte eine sührende Rolle spielen, die vielmehr auch durch ihre westeuropäischen Einkaufssilialen den Import entscheidend beeinflussen. Das jüdische Element dagegen, das in der europäischen Türkei, vor allem in Salosnik, mit ausschlaggebend war, tritt in der asiatischen Türkei sehr weit zurück.

In Sprien und Mesopotamien kommt das einheimische Element wesentlich stärker zur Geltung. Zwar sind es auch hier die lebantinischen Griechen und die Westeuropäer, welche überwiegend den Außenhandel in der Hand haben. Aber daneben stehen doch auch arabische Firmen, und erst recht sind diese es, welche die Verbindung des Aussuhr= und Einsuhrhandels mit den Eingeborenen herstellen. Altarabische Kunstist es ja, mit den Zahlen und mit Geld umzugehen. Ganz hat man sie denn doch nicht verlernt, wennschon die Europäer als gelehrige Schüler ihre früheren Meister jetzt in den Schatten stellen.

Den Einfluß dieser Fremden als schlechthin günstig zu bezeichnen, geht nicht an. Jedem "Baffibhandel", wie man früher das Borherrichen der fremden Bolkselemente zu bezeichnen pflegte, ist nun einmal eigentümlich, daß er von Zeit zu Zeit die Kapitalien aus dem Lande heraus= nimmt, in welchem er fie erspart hat; die älter gewordenen Firmeninhaber pflegen sich nach der Beimat zurückzusehnen und dort dann zu verzehren, was sie in der Fremde sich erarbeitet haben. Dem steht allerdings als ein Aktivum die wirtschaftliche Hebung gegenüber, welche das Land ihrer Tätigkeit ihnen zu verdanken hat; sie haben nur Spesen verdient, während der Hauptteil der Exportpreise in die Produktion hineinzufließen pflegt, und auch der Import ist wirtschaftlich wertvoll, weil er durch die Auslösung des Kauswunsches zum Verkauf und damit zur Steigerung der einheimischen Produktion anreizt. Aber die Türkei ist in fast allen ihren Teilen noch derart wirtschaftlich primitiv gestellt, daß das ungeregelte Walten des fremden Kaufmanns doch jeine jehr großen Gefahren in sich trägt. Das Übergewicht seiner wirtschaftlichen Renntnis führt ihn dazu, den einheimischen Bauer in immer drückender werdende Abhängigkeit zu bringen: er läßt den ahnungslosen Naturalwirtschaftler auf Kredit entnehmen, wonach der Sinn des Augenblicks ihm steht, und zwingt ihn dann, feine Produktion zu un= vorteilhaftester Zeit und zu schlechten Preisen an den zum Gläubiger gewordenen Verkäufer jener schönen und doch vielfach nichtigen Dinge abzuseten. Im hintergrund steht dann nicht selten die 3mangs= enteignung des kleinen Grundstücks, auf welchem der Türke wie der arabische Fellache seine ganze Existenz aufbaut. Namentlich von Sprien wird fehr geklagt, daß die lebantinischen Großtaufleute und Bankherren von Beirut ichon in fehr bedenklichem Umfange auf diesem - auch jonft nur allzu bekannten - Bege fich in den Befit großer Landkompleze gesett haben, die alte Bauernbevölkerung zu besitzlosen Broletariern herabdrückend. Allein dem privatwirtschaftlichen Gewinn= interesse darf deshalb die zukünftige Entwicklung der Türkei, ihre straffere Eingliederung in die Weltwirtschaft, sicherlich nicht über= laffen werden.

IV. Die Entwicklungsmöglichkeiten.

Die Darstellung des türkischen Wirtschaftslebens macht begreiflich, daß sich das riesige Gebiet bisher zu einer wirklich nennenswerten
Wirtschaftsmacht nicht hat entfalten können. Alles, was in den vorgeschrittenen Gebieten der Erde als spezisisch modern und als Träger
der neuzeitlichen Entwicklung uns entgegentritt, ist in der Türkei
entweder gar nicht oder erst in den allerersten Anfängen vorhanden.
Die Technik der Produktion ebenso wie die des Transportes zeigt noch
die völlige Abhängigkeit von der Natur, die für alle älteren Gestaltungen charakteristisch ist. Und nur auf ganz schmalen Streisen, wo
die Eisenbahnen neuzeitliches Leben hingebracht haben, sind leise Fortschritte zu bemerken.

Dabei ist auffallend, daß trot des regen Interesses, welches von allen europäischen Nationen dem Leben der Türkei entgegengebracht wird, die frische Initiative westeuropäischen Unternehmertums bisher nur so wenig erreicht hat. Bedenkt man, wie nahe doch eigentlich der Ostrand des Mittelmeeres dem europäischen Bereich liegt, so muß das Tempo der bisherigen türkischen Entwicklung als außerordentlich langsam bezeichnet werden. In weit entlegenen Gebieten hat europäisches

Kapital und europäische Unternehmungslust zumeist sehr viel mehr schon erreicht.

Aber gerade jenes lebhafte, europäisch-politische Interesse hat sich störend geltend gemacht. Man braucht sich nur zu erinnern, welche langwierigen Rämpfe die Deutsche Bank und mit ihr die Türkei haben durchfechten muffen, ehe es - entgegen den Bestrebungen von England, Rugland und Frankreich — zur Feststellung der Linienführung für die Anatolische Bahn und zur Erteilung der Konzession für die Bagdadbahn kommen konnte. Bon jenen achtziger Sahren an, in denen das Osmanische Reich Deutschland wie für seine militärische Reorganisation, so auch für seinen wirtschaftlichen Neuaufbau zu Hilfe gerufen hat, hat nichts der Türkei mehr geschadet als die Tatsache, daß die anderen europäischen Mächte nunmehr ihr Interesse an einer wirtschaftlichen hebung des türkischen Reiches vollständig verloren und ihr Verhältnis zum Osmanentum ausschließlich unter politischen Gesichtspunkten zu betrachten pflegen. Namentlich im neuen Jahrhundert, genauer bom Regierungsantritt Eduards VII. von England (1902) an, tritt für die westeuropäischen Mächte der Gedanke, in der Türkei einen Freund Deutschlands wirtschaftlich und damit auch politisch schwach zu halten, gang und gar in den Bordergrund, und seit der Zusammenkunft Eduards mit Nikolaus II. in Reval (1908) kommt gar die Absicht der Aufteilung zu entscheidendem Gewicht. Jede Magnahme, welche die Türkei zur Hebung ihrer Kräfte in Angriff nahm, wie der Ausbau der Hedshas= bahn, die Erhöhung der Zölle, die Aufhebung der Kapitulationen und mit ihnen der Steuerfreiheit der Ausländer, findet seitdem den schärfsten Widerspruch der nicht-deutschen Mächte. Es zeigt sich immer deutlicher, daß ausschließlich Deutschland an einer wirtschaftlich starken Türkei Intereffe nimmt.

Anderseits darf jedoch nicht verkannt werden, daß auch von der Natur und aus der ganzen Rechtsgestaltung des Osmanenreiches, wie auch aus der Art seiner Bevölkerung sehr erhebliche Hindernisse dem wirtschaftlichen Fortschritt sich entgegenstemmen. Die Zukunst wird zeigen müssen, ob es bei Ausschaltung der politischen Hemmungen möglich sein wird, dieser Gegenkräfte Herr zu werden.

1. Landwirtschaft und Bevölkerungsfrage.

Wir haben gesehen, daß die natürlichen Bedingungen für den Acterbau insofern nicht günftig liegen, als das Klima mit seinen

scharfen Gegensätzen in weiten Strichen die widerstandsfähigsten Kulturen nicht zuläßt und dazu durch das Fehlen des Wassers das Ergebnis des tatsächlichen Andaues stark zum Spiel des Zufalles macht. Anderseits gilt der Boden als sehr fruchtbar, wo nicht direkt Wüste ist oder Hochgebirge.

Die klimatischen Gegensätze zu überwinden, ist natürlich nicht möglich. Aber ihre Wirkungen abzuschwächen, hat die moderne Land= benutungstechnik doch gelernt. Vor allem erscheint es, rein technisch betrachtet, als durchaus möglich, des Mangels an Feuchtigkeit Berr zu werden; besteht er doch in weiten Strichen der Türkei nicht so jehr absolut, als vielmehr nur insoweit, als an einigen Stellen die gelegentlich der Schneeschmelze und bei ftarken Regenguffen herunter= kommenden Baffermaffen allzu schnell ablaufen, ohne nachhaltigen Einfluß auf den Boden zu gewinnen, und als an anderer Stelle eine starke Sumpfbildung beträchtliche Teile des Bodens durch zu große Feuchtigkeit und die Umgebung wegen zu geringen Wassergehalts unbrauchbar macht. So ist zum Beispiel in all den Alluvialebenen, die sich an der Mündung der Fluffe ausbreiten, bisher nur deshalb ein jo geringer Teil des Bodens in Bearbeitung genommen, weil fehr beträchtliche Flächen der Sumpfbildung überlassen worden sind, und das gleiche gilt von weiten Strichen der kleinafiatischen Hochebene, während anderseits das Zweistromland unter zu geringer Ausbreitung des Wassereinflusses leidet.

Eben deshalb bieten sich hier für die Zukunft recht gute Aussichten. Bei Konia hat die Anatolische Bahn im Auftrage und auf Rechnung des türkischen Staates bereits so große Ents und Bewässerungsanlagen geschaffen, daß eine Fläche von rund 50 000 ha dem Sumpf und der Steppe abgerungen worden ist; mit ihrer Besiedlung ist schon nach dem Abschluß der Balkankriege und vor dem jezigen Weltkriege begonnen worden. Für die Seene von Adana war ein sehr viel weiter gehendes Projekt bereits der Aussührung nahe; nicht wenisger als etwa 500 000 ha sollten da dem Andau von Baumwolle gewonnen werden. Und wenn man für die Seenen des Mäander und des Hermos noch nicht zu ähnlichen Schritten gekommen ist, so liegt es nicht an der Unüberwindlichkeit natürlicher Schwierigkeiten, als vielmehr daran, daß dieses Gebiet unter dem Sinfluß der französsischen Smhrnabahnen sich befindet. Dagegen ist wieder allgemein bekannt, welch große Erwartungen gerade England an die spstematische Bes

wässerung des südlichen Mesopotamiens knüpft, wosür es durch den Erbauer der großen Niltalsperre von Ussuan, Sir William Wilcox, bereits ausführliche Pläne hat aussühren lassen, und auch von Deutschsland her ist die Aussührbarkeit dieses Projekts durchaus bestätigt worden. Dort aber handelt es sich gleich um Millionen von Hektaren, die wieder zu einer Fruchtbarkeit gebracht werden sollen, wie sie vor der türkischen Herrschaft dem gesamten Zweistromland den Ruf gebracht hat, der Sit des Paradieses zu sein.

Ungleich schwieriger, weil nicht nur eine Kapitalfrage, wird es dagegen sein, der Trockenheit dadurch entgegen zu arbeiten, daß man über das ganze Land hin und bor allem am Oberlauf der Strome den Bald zur Entstehung bringt, der früher dort gestanden haben muß. In kleinem Umfang sollen allerdings, wie schon erwähnt, derartige Arbeiten bereits vor Jahren einmal an einigen Stellen von der tür= kischen Regierung in Angriff genommen worden sein; aber sie haben offenbar - wie ja das meifte, was das Beamtentum des alten Regi= ments zur Ausführung übernahm - unter der absoluten Shstemlogigkeit und unter dem ewigen Wechsel der entscheidenden Beamten ge= litten, sind jedenfalls ohne jede Bedeutung geblieben. Dazu trat ihnen die Bevölkerung immer feindlich entgegen. Und eben damit ist das schwerste Hindernis berührt. Ein irgend nennenswertes Aufforsten hat zur Boraussetzung, daß die betreffenden Gegenden ihr Wirtschafts= system einigermaßen ändern; sie müssen von der Betonung der Klein= viehhaltung zum Ackerbau übergeben - und das ist von primitiven Menschen, die allenthalben in der Welt mit zäher Festigkeit am Alt= gewohnten festzuhalten pflegen, so leicht nicht zu erwarten. Da muß erst von benachbarten Bezirken her der Ackerbau als derart ertragreich sich ihnen darstellen, daß der Borteil unmittelbar handgreiflich ihnen entgegentritt. Mögen alfo folche Aufforstungsarbeiten in weiten Strichen ohne besondere technische Schwierigkeiten und auch ohne großen Rapitalaufwand, wie behauptet wird, sich wirklich zur Ausführung bringen laffen — diefer Fortschritt wird nur außerordentlich langfam sich durchsetzen und kann für absehbare Zeit wohl kaum in Rechnung gestellt werden.

Immerhin sind die Flächen, welche durch rationelle Bewässerung zum Anbau gebracht werden können, im Gesamtbereich des riesigen Gebietes so ausgedehnt, daß die zu erzielende Stärkung der Wirtschaftsfraft für den gesamten Staat von maßgeblicher Bedeutung sein muß. Hier wird daher zuerst nachhaltig einzusehen fein.

Für Deutschland kommt dabei noch besonders in Betracht, daß der zu ermöglichende Ackerbau sich zu großem Teil auf Rulturen erstrecken kann, welche für unsere eigene Wirtschaft eine wichtige Ergänzung bedeuten. Bei Konia schon rechnet man darauf, daß nicht nur Betreide auf den neugewonnenen Flächen gebaut werden kann das wird in der Türkei selbst, soweit ein Überschuß über den eigenen Bedarf der neuen Bevölkerung erzielt wird, seinen Absat finden; mehr noch werden Sesam und andere Ölfrüchte subtropischen Cha= rakters im dortigen heißen Sommer gedeihen, also etwas, was wir jelbst nicht bauen können und doch in immer steigendem Umfang ver= brauchen. In der Ebene von Adana und erst recht in Mesopotamien wird das Hauptgewicht auf die Gewinnung von Baumwolle gelegt werden dürfen, ebenso wie übrigens im Hinterland von Smyrna; und daß wir dafür immer neue Broduktionsquellen uns öffnen muffen, ist allgemein anerkannt. Schon jest genießt die Adana=Baumwolle den Ruf guter Qualität, die sich zudem unter dem Einfluß der Deutsch= Levantinischen Baumwollgesellschaft schon merklich gebeffert haben Für Mesopotamien erwartet man in englischen Rreisen ein Brodukt von der Bute der ägyptischen Baumwolle, weil nach der Durchführung der Bemäfferungspläne die Produktionsbedingungen die gleichen wie am Ril sein werden; und das ist bekanntlich die beste Baumwolle, die es einstweilen auf der Erde gibt. Wenn auch felbst= verständlich in Friedenszeiten niemand daran denken kann, ein solches Massengut anders als zur See zu transportieren, so bringt uns doch der Krieg mit brutaler Deutlichkeit den Bert zum Bewußtsein, den es für uns haben muß, im äußersten Notfall einmal Baumwolle auf dem Landwege von der Türkei her beziehen zu können.

Überhaupt wird es für uns von Wichtigkeit sein, wirtschaftlich an der Erschließung subtropischer Gebiete uns beteiligen zu können. Baumwolle ist ja nicht das einzige, was wir regelmäßig aus solchen Erdstrichen beziehen, und wosür wir jett in vollem Umfang sremdem Kapital und fremdem Unternehmertum tributär sind. Man braucht auch keineswegs der Utopie nachzuhängen, daß Türkisch-Usien uns etwa wirtschaftlich ganz unabhängig vom Auslande stellen könnte. Soviel Mengen werden sich sicherlich erzielen lassen, daß wir für unsere Berarbeitung dieser Kohstoffe einen Sicherungsquotienten von

immerhin erheblichem Gewicht in die Hand bekommen, und daß wir demgemäß auch bei der Preisbildung ein entscheidendes Wort mitzusprechen haben. —

Allerdings ist es mit der Bewässerung allein nicht getan. Schwerer noch als die Ratur, lastet die Rechtsgestaltung auf dem türkischen Ackerbau.

Bährend nämlich der Betrieb so gut wie ausschließlich bäuerlicher Rleinbetrieb ist, haben in den Eigentumsverhältnissen in sehr erheblichem Umfang Latifundien sich breit gemacht und damit einen recht großen Teil des brauchbaren Landes und auch der Flächen, für die eine spätere Benutbarkeit in Betracht kommt, in die Sand von Eigentümern gelegt, welche sich um die Bewirtschaftung des Bodens nicht kümmern. Der Domänenbesitz des Sultans ist ebenso riesig wie das sogenannte Bakufgut, das heißt das Eigentum der Rirche und der milben Enorme Landstrecken befinden sich außerdem im Besitz Stiftungen. von großen Grundherren, die in Konstantinopel und in anderen großen Städten ihre Grundrente als Beamte, Offiziere und auch Rentner verzehren und ihren Landbesit ausschließlich als Rentenquelle behandeln. Alle stimmen darin überein, daß sie in ähnlicher Beise, wie es die englischen Grundherren mit ihren irischen Besitztümern bor den großen Landreformen zu machen pflegten, die Berwaltung an Zwischenleute übertragen, die nun erst recht kein anderes Intereffe kennen, als die Pachtsumme, die fie an die Gigentumer zu entrichten haben, in möglichst gesteigertem Betrage durch Beiterberpachtung aus den eigentlichen Bewirtschaftern herauszuholen.

Der Bauer ist dann nur das letzte Glied einer Kette, die mit immer steigendem Gewicht an den Erträgnissen des Bodens zerrt; ihn "beißen die Hunde". Seine Belastung ist um so stärker, als sie, den naturals wirtschaftlichen Grundlinien des ganzen Wirtschaftsausbaues entsprechend, nicht in bar, sondern in einem Teil des Rohertrages zu entrichten ist. Alle Nachteile, die bei unglücklichen sozialen Verhältznissen das Teilbauwesen zu zeigen pflegt, kommen hier mit verschärfter Wucht zur Geltung. Der Grundherr ist der große Mann, der als höherer Beamter seinen Sinfluß immer den Interessen des Bauern entgegenzusehen vermag. Auch der Zwischenmann, der zur wohlhabenden Schicht gehört und deshalb ebenfalls großen Sinfluß genießt, ist dem Bauern weit überlegen. Sine andere Ernährungsmöglichkeit als den Anbau der Nahrungsmittel gibt es für die ländliche Unterschicht übers

haupt nicht. Und so gehört nicht viel Phantasie dazu, um sich auszusmalen, was einem solchen Teilpachtbauer vom Rohertrage seines Gütschens schließlich übrigbleibt.

Auch da aber, wo die Bauern das von ihnen bearbeitete Land selbst ihr eigen nennen können, ist es noch zum Teil nicht ein unmittelbar persönliches Berhältnis, in welchem sie zum Boden stehen; die Gemeinde ist vielsach der Eigentümer, nicht der einzelne Bauer. Irgendein Insteresse, den Rohertrag zu steigern, hat der Bauer auch in diesem Falle nicht. Erst recht sehlt notwendigerweise in einer so gedrückten Bevölskerungsschicht die geistige Atmosphäre, aus der heraus Fortschritte zur Durchsührung gelangen können. Eine nachhaltige Agrarresorm muß daher für die Türkei genau so als unentbehrliche Boraussetung jeder wirklich nennenswerten Produktionssteigerung bezeichnet werden, wie überall sonst die Bauernbefreiung am Anfang der modernen wirtschaftslichen Entwicklung gestanden hat und steht. Da hat also der türksische Staat als Gesetzeber das entscheidende Wort.

Ebenso hängt vom Staate die Reform jener Gesetzgebung ab, welche noch über das Grundbesitsshstem hinaus den Bauern den letzten Rest von Lebensenergie in der Türkei nimmt: der Steuerverfassung. Auch die Steuer wird selbstverständlich noch in natura als Zehnt erhoben, und auch sie ist in ganz ähnlicher Beise an die privaten Steuerseinnehmer verpachtet, wie der Grundherr seine Pachteinnahmen zu verpachten pslegt. Bieder muß der Bauer also beträchtlich mehr aus verhacht, als der Staat eigentlich selbst in Anspruch nimmt: man rechnet, daß der Zehnt allein etwa 12—15% vom Rohertrag der Ernten dem Bauer sortnimmt.

Dazu ist die besondere Form, wie Pacht und Steuer eingetrieben werden, für die Betriebsführung von erheblichem Nachteil. Der Bauer ist nämlich verpflichtet, die Frucht so lange auf dem Felde stehen zu lassen, bis der Steuereinnehmer und der Oberpächter sich über den Ertrag selbst ein Urteil gebildet haben. So manche Ernte geht dann jedes Jahr nur deshalb zugrunde, weil die beiden gewichtigen Persönslichseiten zu spät sich auf das Feld hinaus bemühen. Der Bauer, dem die Abschähung noch nicht zuteil geworden ist, steht machtlos jedem Witterungseinfluß gegenüber, der ihn um den Ertrag seiner Arbeit zu bringen droht.

Die Steuerverfassung greift aber noch von einer anderen Seite her in den landwirtschaftlichen Betrieb ein. Die Kapitulationen näm-

lich — jene alten Berträge also, die noch aus dem 18. Jahrhundert stammen und das Berhältnis der Fremden zum türkischen Staat regeln — sie verweigern dem Staate jedes Recht, die Fremden zur Steuerleistung heranzuziehen. Run sind aber fast alle gewerblichen Unternehmungen größerer Art in der Hand fremder Unternehmer. Tatsjächlich bedeutet also diese Steuersreiheit, daß der türkische Staat die gewerblichen Betriebe nicht besteuern darf. Ihm stehen mithin außer den Zöllen bei der Einfuhr und Aussuhr tatsächlich kaum irgendwelche Einnahmequellen zur Berfügung, als die Zehnten, die er von der Landwirtschaft erhebt. Und auch die Zölle sind in ihrem Betrage durch internationale Abmachungen sestgelegt, können also bei steigendem Staatsbedarf immer nur — wie die Ersahrung gezeigt hat — nach unendlich langwierigen Berhandlungen einmal erhöht werden. Der Staat kann also eine Entlastung des Bauern durch das Heranziehen anderer Steuerträger nicht herbeiführen.

Auch hier liegt also die Entscheidung über die Zukunft des land= wirtschaftlichen Betriebes beim Staat. Er hat denn auch schon feit vielen Jahren darauf gedrängt, von den Kapitulationen frei zu werden und das Recht auf Besteuerung gewerblicher Betriebe in die Sand zu bekommen. Er hat weiter — in Fortführung des Gedankens, der die Zigarettenfabrikation zum staatlich bestimmten, allerdings von der privaten Regiegesellschaft ausgeführten Monopol gemacht hat — seit Jahren auch dahin gedrängt, für die Herstellung oder doch den Absat der Waren Monopolien einführen zu dürfen. Und schließlich hat er auch eine Erhöhung der Einfuhrzölle erstrebt. Aber nur mit diesen letten Bünschen ist er einige Male durchgedrungen, so daß die Einfuhr= zölle, die ursprünglich bei der Neuordnung der internationalen Beziehungen (1838) auf 5% vom Werte der Ware festgesetzt waren, im Jahre 1861 auf 8 und im Jahre 1911 noch einmal auf 11 % gesteigert worden find. Mit den anderen Bestrebungen hat er aber bei den fremden Mächten, außer bei Deutschland, niemals Gegenliebe ge= funden.

Jest ist jedoch formell die Bahn frei; es war bekanntlich die Einleitung des Krieges von türkischer Seite her, daß die Türkei die alten Kapitulationen einseitig aufgehoben und die Einfuhrzölle auf 15% erhöht hat. Nach dem Kriege wird es für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes von grundlegender Bedeutung sein, die einseitige Steuerbelastung der bäuerlichen Betriebe durch das Heranziehen der anderen Einnahmequellen ganz wesentlich zu ermäßigen und in der Form zu modernisieren. Gewiß ein Borhaben, das nicht auf einmal und in raschen Schritten durchgeführt werden kann, das aber doch von allem Ansang an im Auge behalten werden muß. Da das Osmanenreich zu anderen als Realsteuern weder wirtschaftlich noch erst recht staatlichsjozial schon reif genannt werden kann, so wird in der Tat die steuerliche Heranziehung der gewerblichen Betriebe und der Ausbau staatlicher Monopole um so mehr den zu beschreitenden Weg bedeuten, als die Zollversassung ebenfalls dringend einer durchgreisenden Resorm bedarf.

Endlich gehört es zu den vom Staate zu lojenden Aufgaben, wie überhaupt, jo vor allem in den bäuerlichen Gebieten Armeniens, Meso= potamiens und Oftspriens mehr als bisher für die persönliche Sicherheit der Ackerbaubevölkerung und für die Sicherheit der Ernte gegen räuberische Überfälle der benachbarten Beduinen und Kurden zu sorgen. Bett ift dort das wirtschaftliche Leben zu großem Teil gerade für die landwirtschaftliche Bevölkerung ins völlig Ungewisse gestellt. Sie weiß nie, inwielweit sie wird ernten können, was sie gefät hat. Mehr zu fäen, als dem notwendigsten Bedürfnis entspricht, und dadurch etwa Belegenheit zu Ersparnissen zu bekommen, ist für sie geradezu gefähr= lich; mußte doch eine auch nur einigermaßen behäbige Lebensführung jofort die Aufmerksamkeit der nomadisierenden Räuberstämme auf sich lenken. Die Machtmittel des Staates reichen in jenen Gegenden bei weitem nicht aus, die Rurden und Beduinen in Schach zu halten. Bieljach zieht man es vor, durch regelmäßige Geschenke an die wichtigeren Stämme den Frieden der Bevölkerung zu wahren; aber auch das bringt keinen nachhaltigen Erfolg.

Hierin Abhilfe zu schaffen, wird der Türkei in Zukunft durch die Eisenbahn ganz wesentlich erleichtert werden. Wo jetzt große Truppensmengen, wie sie tatsächlich für solche Zwecke nicht gut zur Verfügung stehen können, zur Vesriedigung des Gebiets ersorderlich wären, da lassen sich nach Fertigstellung des Schienenweges auch kleinere Garnisonen hin und her werfen, so das Ganze einigermaßen sicher bewachend.

Dagegen wird auf absehbare Zeit wohl nicht daran gedacht werden können, die räubernden Nomadenstämme etwa durch Seßhaftmachung von ihrem Handwerk abzubringen. Das würde eine völlige Entwaffsnung zur ersten Boraussetzung haben und außerdem eine so tiefgreifende Umwälzung im Gefühlsleben der betreffenden Bevölkerung bedeuten,

daß der Übergang zur neuen Wirtschaftsform, wenn überhaupt, so jedenfalls nur außerordentlich langsam sich vollziehen kann. Das Berslockende einer wirtschaftlichen Besserktellung, wie sie durch die Eisenbahn in Aussicht genommen werden kann, darf nach dieser Richtung in seiner Wirkung nicht überschätzt werden. Gefühlswerte, die doch sogar den ganz modernen "Kapitalisten" in seiner Wirtschaftsführung sehr maßgeblich mitzubestimmen pflegen, sind beim primitiven Naturalswirtschaftler von schlechthin ausschlaggebender Bedeutung.

Endlich ift noch des lettlich entscheidenden Grundübels zu gedenken, das von den sozialen Berhältnissen her einer Ausdehnung des Ackerbaues und ebenso einer Intensidierung der Betriebe sich nachhaltig entgegenstemmt: der Geringfügigkeit der Bevölkerung, und des Bebölkerungsrückganges.

In Kleinasien steht es nach den Berichten aller Ortskenner am schlechtesten. Diese Provinzen tragen in sich den Kern des eigentlichen Osmanentums; von Estischehir hat die türkische Eroberung des Groß-reichs ihren Anfang genommen. Immer wieder hat daher gerade Anatolien die Kraft seiner Männer dem Staate für seine mannigsachen Kriege zur Verfügung stellen müssen, und immer wieder ist der für die Entwicklung wichtigste Teil der Bevölkerung geradezu dezimiert worden. Dazu hat der Garnisondienst, welcher die anatolischen Kegimenter zu gutem Teil nach Konstantinopel und sonst in die größeren Städte der europäischen Türkei und der kleinasiatischen Küste hineinzieht, die Soldaten in sehr beträchtlichem Umfang in Berührung mit Krankheits-herden gebracht, die nun ihre Wirkung auch auf die Heimat der jungen Männer nicht versehlen: Kleinasien soll in geradezu erschreckender Weise von Geschlechtskrankheiten schlimmster Art erfüllt sein.

In Shrien und Mesoptamien steht es allem Anschein nach etwas besser. Hier siet die Bevölkerung, gemessen an den extensiven Ersnährungsmöglichkeiten, immerhin schon ziemlich dicht. Aber vom Übel ist hier, daß der schroffe Gegensat, in dem die teilweise christliche Bevölkerung zur mohammedanischen Staatsverwaltung unter dem früheren Regiment gestanden hat, gerade einen großen Teil der tüchtigsten Elemente regelmäßig zur Auswanderung trieb. So dicht, daß von einem Überfluß an Bevölkerung gesprochen werden könnte, sitt denn doch auch hier nicht die Bevölkerung. Es ist deshalb kein Ersat für die Minderung der produktiven Menschenkräfte, wenn die Auswanderer

regelmäßig einige Millionen türkischer Pfunde in die Heimat zu schicken pflegen.

Für die Zukunft des türkischen Reiches kommt schlechthin alles darauf an, daß es gelingt, die Bevölkerungsentwicklung in eine andere Richtung umschlagen zu machen. Das wird sich in Sprien verhältnismäßig leicht wohl erreichen lassen. Die Anerkennung der Christen als eines staatlich gleichberechtigten Volksteiles kann hier zusammen mit einer Resform des sormalen Grundrechts wenigstens die Auswanderer in der Heisen der halten. Und wird dann durch den weiteren Ausbau der Eisenbahnen der nachbarschaftliche Güteraustausch noch über das jezige Maß hinaus gesteigert, so wird man in diesen gesegneten Strichen mit zunehmender Bevölkerung noch mehr wie jezt rechnen dürsen. Mesopotamien bietet ebenfalls gute Aussichten; Befriedung des Gebiets und wirtschaftsliche Fortschrittsmöglichkeiten werden in der Wirkung auf die Besvölkerung nicht versagen.

Aber Kleinasien! Der Menschheitsseuche, der Sphilis hier Herr zu werden, ift eine mahre herkulesarbeit und jedenfalls solange eine kaum lösbare Aufgabe, als nicht ein dichteres Gisenbahnnet die Wirksamkeit moderner Seilmethoden auszubreiten erlaubt. Vor allem aber wird es darauf ankommen, frische Bevölkerungsteile auf den weiten Flächen einzuseten, die noch der Bebauung harren oder gar erst durch den Rückgang der Bebolkerung ihren Anbau berloren haben. Ein kleiner Anfang ist da schon gemacht worden: die Türkei hat in ihre kleinasiatischen Bezirke nicht unbeträchtliche Teile jener Flüchtlings= scharen hinübergebracht, die aus Rufland und aus den europäischen Provinzen bor dem Drud der chriftlichen Bolter gewichen find. Diese Entwicklung heißt es jett soweit wie nur irgendmöglich zu fördern und zu steigern. Sind es auch zumeist arme, elende Geschöpfe, die nichts mehr zu verlieren haben, so stehen sie doch im Rufe, aus den ewigen Reibungen und Rämpfen der früheren Beimat sich eine gewisse Bider= standskraft bewahrt zu haben, und auch körperlich sollen sie nicht so verseucht sein, wie die kleinasiatischen Volksteile. Allerdings handelt es sich dabei nicht etwa gleich um Millionen von Menschen; aber einige Sunderttausende sind auch ichon als wichtige Bereicherung anzusprechen. Jedenfalls muß biese Lösung ber Bevölkerungsaufgabe ganz besonders betont werden, will man nicht auf jeden Versuch einer wirklich nachhaltigen Verbefferung der Raffe von vornherein verzichten.

Den Gedanken, etwa durch deutsche Kolonisation das türkische Schriften 155. II.

Bevölkerungsproblem zu erleichtern — den darf man wohl als all= gemein aufgegeben bezeichnen. Die politischen Umwälzungen der letten Jahre haben gerade auch in den obersten Schichten der türkischen Staatsverwaltung eine fo starke Betonung der eigenen nationalen Art herbeigeführt, daß die Abneigung gegen fremde Dauersiedlungen eher zu= als abgenommen hat, und in den ländlichen Bevölkerungsteilen würde man noch viel weniger irgendwelche Gegenliebe für solche Pläne finden; einer fremden Einwanderung wird sobald nicht durch eine fundamentale Umwälzung des bestehenden Grundrechts das Tor ge= öffnet werden. Außerdem hat Deutschland weder jest, noch in absehbarer Zeit Bevölkerungsteile frei, die wir für ländliche Siedlungen an ein befreundetes Ausland abgeben könnten. Unsere Auswanderung ift bekanntlich auf ein Minimum zusammengeschmolzen. Eigentlich land= wirtschaftlicher Natur ift fie vollends in nur gang geringem Mage, und was noch an ländlicher Bevölkerung aus der Enge der heimischen Begirke in neue Wohnfige hineindrängt, das brauchen wir felbft für die stärkere Besiedlung unserer Oftmarken, wie auch für die Urbarmachung der großen Beide= und Moorflächen, die noch ihrer Benutung harren. Der Rrieg mit den großen Lücken, die er gerade auch in unsere landwirtschaftliche Bevölkerung hineingeriffen, stellt uns da eine Bergrößerung diefer Aufgabe in Aussicht, welche uns wohl den Gedanken nahelegt, bom Ausland her die früher abgestoßenen Teile des Deutsch= tums in unsere Grenzen zurückzuziehen, welche aber zum Abgeben an das Ausland schon gar nichts mehr übrig läßt. Gewiß werden wir also der Türkei mit Rapital zu Silfe kommen können, ihr die Be= völkerungsaufgabe zu erleichtern; das Menschenmaterial muß und will fie felbst stellen.

Napitalhilfe ist es auch, mit welcher wenigstens etwas den Produktionswirkungen der Bevölkerungsbewegung entgegengearbeitet werden kann. Gewiß sind die allgemeinen Wirtschaftsverhältnisse, wie
schon wiederholt erwähnt, noch längst nicht und auch für absehbare Zeit
nicht auf einen Stand gediehen, bei dem eine wirklich intensive Betriebsführung für die türkische Landwirtschaft in Betracht kommen könnte.
Namentlich darf man nicht etwa glauben, daß die eigentliche Bodenbearbeitung schon mit Hilfe maschineller Einrichtungen bewerkstelligt
werden könnte. Wo so wenig Absahwöglichkeiten gegeben sind, und
wo noch soviel Land zur Verfügung steht, da ist die oberflächliche Behandlung des Ackerlandes die allein mögliche Betriebsform; es sei

nur an die denkbar extensive Bearbeitung erinnert, wie sie nicht nur etwa in so wenig entwickelten Gebieten wie Sibirien und Kanada noch immer herrscht, wie sie vielmehr auch für die eigentlichen Getreidebezirke der Vereinigten Staaten bezeichnend ist. Allenfalls kann man vielleicht daran denken, den alten Hakenpflug durch den europäischen Schärenpflug zu ersehen, obwohl auch das an der Schwäche des kleinsasiatischen Jugviches, der Kinder und Vüffel, ein schwer zu überwindendes Hindernis findet.

Gerade die Erfahrungen der eben genannten anderen Länder, nicht zulett auch die Berhältniffe Sibiriens, legen aber den Bedanken nahe, mit maschineller Silfe wenigstens die an sich so geringfügigen Ernten völlig einzuheimsen. Wenn es gelungen ift, zum Teil mit staatlicher Unterstützung, in jeden sibirischen Bauernhof eine Mähmaschine einfacher Art einzuführen, und wenn dort dorfweise auch Dresch= maschinen schon allgemein benutzt werden, so darf man es vielleicht als wirtschaftlich möglich bezeichnen, auch in der Türkei das Fehlen der menschlichen Arbeitskräfte durch das Ginfeten folcher Maschinen auszugleichen. Auch der sibirische Bauer ist denn doch, wenn er schon feinen Berufsgenoffen aus dem europäischen Rugland an Tatkraft und Intelligenz wie auch an Wohlhabenheit erheblich übertrifft, noch immer ein recht primitiber Mensch, der erst zur Benutung solcher Silfsmittel angeleitet werden muß. Es ift in der Tat im wesentlichen eine Rapital= frage, die da zu lösen ist; ohne weit ausschauende Kredite geht es nicht ab - pflegt doch auch der Nordamerikanisch=Ranadische Trust für landwirtschaftliche Maschinen seinen Absat in Sibirien gang regelmäßig auf dreijährige Raufpreisabzahlung einzustellen. Schwächer als die sibirischen Pferdchen und erst recht als die sibirischen Rinder ist das kleinasiatische Zugvieh auch nicht. Technisch dürften sich also keine besonderen Schwieriakeiten darbieten. —

Fassen wir das Ganze der Betriebsaussichten noch einmal zusammen, so ergeben sich für den türkischen Staat in der Tat gewaltige Aufgaben, die als unbedingt ersorderliche Unterlage jedes wirtschaftslichen Fortschrittes erst einmal gelöst werden müssen: die Resorm des Besitzrechts und der Steuerverhältnisse, die Herstlung sicherer Lebenssund Produktionsmöglichkeiten. Dann können wir kapitalhelsend uns daneben stellen, um Bewässerungsanlagen zu schaffen und die Ansichaffung landwirtschaftlicher Maschinen herbeizusühren. Die Lösung der Bebölkerungsausgaben aber wird immer das Wichtigste bleiben;

ihnen hat der türkische Staat in allererster Linie nach dem Kriege sich zu widmen. Das alte Wort unseres preußischen Verwaltungskönigs, Friedrich Wilhelms I., gilt auch dort: "Menschen halte für den größten Reichtum."

2. Die gewerblichen Betriebe.

Bersucht man, sich ein Bild von der gewerblichen Entwicklung der Türkei zu machen, so ist zunächst daran zu erinnern, daß vor allem für mehrere Zweige der Textilindustrie die Rohstoffe vorhanden sind, und daß namentlich in Baumwolle bestimmt mit einer Steigerung der bis= herigen Erträgnisse gerechnet werden kann; das Beispiel von Adana zeigt da ber Zukunft einen Weg des Borwärtskommens: die Stoff= maffen werden fich erzielen laffen, welche für den maschinellen Betrieb unerläßlich sind. Andererseits steht allerdings einer Mechanisierung der gewerblichen Arbeit einstweilen das Fehlen von Kohle hindernd entgegen. Aber in nicht ferner Zukunft wird sich da eine ganz wesentliche Erleichterung aus den gewaltigen Betroleumschäten darbieten, die an der Grenze Mesopotamiens nach Bersien hin bereits aufgedeckt worden sind. Sie wer= den nicht nur für das Zweistromland selber eine mechanische Berar= beitung der zu erwartenden Rohstoffproduktion in den Bereich der Mög= lichkeit rücken, sondern auch - bei der leichten Transportierbarkeit des Öles — mit Hilfe der Bagdadbahn nach Adana und nach Syrien den jett fehlenden Seizstoff liefern. Das ist um so bedeutsamer, als ja auch, wie schon früher hervorgehoben, in der heimischen Bevölkerung eine uralte Tradition für Spinnen und Weben besteht. Die Produktionselemente werden also alle vorhanden sein, wenn nur Kapital und Unternehmertum sich einfinden, die Organisation vorzunehmen. Und auch hieran wird es nicht fehlen, wenn erst durch den weiteren Ausbau der Transportmittel und eine entsprechende Bollpolitik der Absat gesichert erscheint.

Wie weit auch andere Gewerbezweige über den jetzigen Stand hinaus sich entfalten werden, ist schwer vorauszusagen. An mineralischen Rohstoffen, wie namentlich an dem weltwirtschaftlich so wichtigen Kupfer, scheint man auf große und reiche Borkommen wohl rechnen zu dürfen. Schwierigkeiten wird aber noch auf lange Zeit hinaus die Beschaffung der Arbeitskräfte sicherlich machen, selbst wenn die neuen Bahnen das Herandringen von Maschinen erleichtern. Soweit männliche Arbeiter an die Maschinen gestellt werden müssen, hängt wiederum alles von der Entwicklung der Bevölkerungsfrage ab. Die Arbeit der

Frauen und Ninder aber kann von der Teppichknüpferei und der Zigasrettenherstellung wohl auf andere Sachgebiete hinübergeschoben, im ganzen jedoch nicht gut vermehrt werden. Da hilft dann das Vorshandensein von Rohstoffen nicht viel.

Sehr gewichtig wird fich auch die Primitivität der einheimischen Bedürfnisse, namentlich des einheimischen Geschmads, einer stärkeren Ausnutung der selbstgewonnenen Rohstoffe entgegenstellen. Was würde zum Beispiel in Konstantinopel und Smyrna die Errichtung größerer Mühlenwerke für Aussichten haben, jolange der Verbrauch des Landes mit dem feinen Mehl nichts anzufangen weiß, das aus den modernen Mahlmaschinen hervorgeht. Ein Export von Mehl kommt aber für alle absehbare Zeit ebensowenig in Betracht, wie es Rufland trot seiner gewaltigen Getreideproduktion zu einer Mehlausfuhr ins eigentliche Europa nicht hat bringen können; denn will man in den großen Konjumgebieten Europas mit anderen Erzeugnissen in Wettbewerb treten, iv fett das wiederum eine Feinheit der Ware voraus, die man in primitiven Ländern auch bei maschineller Arbeit mit den dortigen Arbeits= fräften schlechthin nicht erreichen kann. Für den einheimischen Bedarf wäre also das Ergebnis der Maschine zu gut, für den Export nicht fein genug. Da würde die modern eingerichtete Mühle sich nicht zu halten vermögen, wie die Beispiele der in Konstantinopel und in Sa= loniki zusammengebrochenen Werke schon zur Genüge dargetan haben. Und ähnlich ginge es mit anderen Gewerbezweigen, die sich nicht auf eine technische Tradition der einheimischen Bevölkerung stüten könnten. Die Maschine allein tut es nun einmal nicht. Der angeblich nur be= dienende, tatsächlich aber doch den Maschinenprozeß technisch leitende Arbeiter ist für die Qualität des Erzeugnisses, zum Teil sogar für die Quantität bon fehr maggeblicher Bedeutung.

Eben deshalb ist von dem neuen Industriegeset, das im Jahre 1914 für die Türkei erlassen worden ist, zunächst nicht gar viel zu erwarten. Es sieht zwar eine Zollsreiheit für die einzuführenden Maschinen vor und stellt auch staatliche Unterstützungen für die Errichtung von Fabrisken in Aussicht. Aber es betont doch auch wieder sehr stark, daß die Arbeiterschaft aus den einheimischen Elementen genommen werden muß, und möchte dieses Prinzip soweit wie möglich sogar auch auf die Besetzung der gehobenen Posten angewandt sehen. Damit spannt es dann ein stärkeres Pferd hinter den Wagen, als die Zollsreiheit der Maschinen eine Zugkraft vorn bedeutet. Die Überschätzung der

Maschine, die wir überall in der Welt in den Anfangszeiten maschineller Entwicklung finden, hat offensichtlich auch hier dem Gesetzeber den Griffel geführt. —

Biel bedeutsamer muß es für die Entwicklung des türkischen Gewerbelebens werden, wenn die Türkei die von ihr vollzogene Aufhebung der Rapitulationen dazu benutt, jett endlich das Bollfustem einzuführen, nach welchem fie schon seit mehr als einem Menschenalter vergeblich geftrebt hat. Der jetige Boll nämlich, der sich mit 15% (seit Herbst 1914) auf alle nicht zollfreien Waren gleichmäßig legt, hat ben großen Nachteil, daß er die Ware ohne jede Rücksicht auf das Schutbedürfnis eines heimischen Wirtschaftszweiges belastet. Für viele Güter ist er infolgedessen unzweckmäßig hoch; er verhindert die Ent= faltung des Konfums und bringt damit nicht einmal dem Staate hohe Einnahmen. Für andere Güter ist er dagegen zu niedrig, weil er den Unterschied der heimischen Produktionskoften gegen den ausländischen Wettbewerb nicht ausgleicht. Wie schon früher erwähnt, ist daher gerade die Baumwollmeberei, die doch ein uraltes autochthones Gewerbe des Drients genannt werden muß, im letten Halbjahrhundert bor der Einfuhr des englischen Massenzeugs fast völlig erlegen. Eine Anderung ber Bollberhältniffe - Ermäßigung ber Bollfage für folche Baren, welche die Türkei auf alle Fälle einführen muß, und Erhöhung, wo der Schut einer heimischen Produktionsmöglichkeit in Betracht kommt würde da um so wirksamer sein, als für die Gewerbe der Türkei einst= weilen nur die Berstellung einfacher Massenware in Betracht kommt und damit die Berftellung von Gütern, bei denen der Boll noch wirklich die Wirkung einer Sperrmagnahme haben kann.

Einige andere Industriezweige, bei denen das Osmanenreich auf eine starke Betätigung der eigenen Wirtschaftskraft zu rechnen versmag, wenn nur die Einfuhr fremder Produkte hintangehalten wird—bie sind in jenen Monopolplänen angedeutet, welche der Staat ebensfalls seit langen Jahren verfolgt und jetzt wohl in die Tat umsehen wird: Streichhölzer, Zigarettenpapier, Spielkarten und Petroleum. Die Tabakverarbeitung und der Salzabsah sind bereits seit langem staatliches Monopol.

Eine derartige Joll- und Monopolpolitik steht übrigens durchaus in Einklang mit den deutschen Interessen und ist deshalb auch im deutsch- türkischen Handelsbertrage vom 26. August 1890, der noch immer nicht in Kraft hat treten können, ausdrücklich der Türkei zugestanden worden.

In dem Rahmen, der von den sachlichen Möglichkeiten und der Zollpolitik her gegeben erscheint, werden sich dann in Zukunft, wie bisher schon, fremde Unternehmer finden, die mit türkischem und mehr noch mit fremdem Kapital industrielle Werke aufbauen werden.

Die Türkei selbst kann solche Elemente auf alle absehbare Zeit ichwerlich stellen. Sogar die Armenier und Griechen, die doch im Warenumjat als Händler eine so große Rolle spielen, und die infolgedeffen auch als Berleger hausinduftrieller Arbeit bon Bedeutung find, haben als Leiter eigentlicher Fabrikbetriebe sich in der Türkei ebenso= wenig bewährt, wie wir sonst in der Welt das ausgeprägte Händlertum sich als Industrie-Unternehmer mit Erfolg betätigen sehen; man denke etwa an den charakteristisch scharfen Unterschied zwischen dem Händler= tum des Mittelrheins und dem industriellen Unternehmertum des Nieder= rheins .und Bestfalens. Es ist offenbar zweierlei, als Sändler die Interessen des Verkäufers und Käufers durch geschicktes Lawieren in Einklang zu bringen, und als industrieller Unternehmer einer größeren Bahl von Arbeitern das erforderliche Mag von Achtung und Werksdisziplin abzuringen. Jenes erfordert das Aufgeben der eigenen Ber= sönlichkeit in fast ebenso hohem Grade, wie dies eine in sich geschlossene Perfönlichkeit geradezu zur Voraussehung hat. Und wie follten Ar= menier und Griechen, nur geduldete und gedrückte Untertanen eines fremden Staates, wie sie doch immer gewesen sind, zur Ausbildung knorriger Berfönlichkeit schon gekommen sein! Der Demane aber ist überhaupt noch nicht in genügendem Umfang aus dem naturalwirt= schaftlichen Empfinden herausgetreten, um schon eine Unternehmerrolle übernehmen zu können; er ist namentlich in der Oberschicht bom Bewußtsein des Keudalherrn auch in seinem wirtschaftlichen Verhalten entscheidend bestimmt, und eine Mittelschicht, die sich zum Träger rein wirtschaftlicher Zielsetzungen machen könnte, gibt es nicht. Also muß der Fremde wiederum helfen.

Dem trägt denn auch das Industriegesetz ganz richtig Rechnung, wenn es die Forderung, daß osmanische Untertanen vor allem beschäftigt werden sollen, für die leitenden Posten vollkommen zurückteren läßt. Auch die Forderung, daß die Aktiengesellschaften nach ossmanischem Recht sich konstituieren sollen, steht hiermit nicht in Widerspruch. Alles wird in der Tat darauf ankommen, europäisches Unternehmertum, nicht etwa nur europäisches Kapital dem türkischen Gewerbeleben zuzussühren.

3. Die Verkehrsanstalten.

Alle die Magnahmen, welche in Landwirtschaft und Gewerbe den einzelnen Zweigen zugute kommen können, werden in ihrer wirtschaft= lichen Wirkung solange auf einen recht engen räumlichen Bereich nur sich eingeengt sehen, als der größte Teil des gewaltigen Reichs noch immer in lokaler Abgeschlossenheit sein einfaches naturalwirtschaftliches Leben dahinlebt. Stärkere Impulse, die dann auch die einzelnen Reformen erft zu ihrer wirklichen Bedeutung emporheben, konnen allein von jenen Mitteln ausgehen, welche einen stärkeren Güteraustausch über die lokalen Grenzen hinweg ermöglichen und fo das Produzieren für den Berkauf, für den "Markt", ju einer regelmäßigen, das Banze bestimmenden Ericheinung machen. Erft dann werden die Bauern ein wirkliches Interesse daran haben, aus sich selbst und aus ihrem Boden mehr herauszuholen, als zur Deckung ihrer primitiven Lebensbedurf= nisse gebraucht wird. Und auch die gewerbliche Tätigkeit, die schon jest dank der hochwertigkeit ihrer Fabrikate aus der Lokalwirtschaft heraustritt, wird dann den Anlaß zu stärkerem Aufschwung bekommen. Ohne beschleunigten Ausbau des Straßen- und vor allem des Gisenbahnnepes ist eine wirtschaftliche Kräftigung der Türkei nicht durchzu= führen; Berbefferungen in den Ginrichtungen der Seehafen werden fich anzuschließen haben.

Diese Aufgabe ist nicht so schwer, wenn nur erst die Widerstände ber fremden Mächte ausgeschaltet find; die Türkei hat das Shitem, wonach allein sie vorgehen kann, bereits gefunden und als bewährt erprobt. Auf der einen Seite nämlich muß fie damit rechnen, daß die Finangkraft ihres Staates im allgemeinen - die Bedshasbahn bildet eine eigenartige, mit den religiösen Berhältnissen zusammenhängende Ausnahme — nicht ausreicht, die gewaltigen Kapitalien unmittelbar aufzubringen, welche der Bau von Schienenwegen erfordert; für ein umfassendes Net von Staatsbahnen ist der Osmanenstaat wirtschaft= lich noch nicht reif. Auf der anderen Seite jedoch ist das Land für den Güter= und Personenaustausch noch zu wenig entwickelt, als daß das Privatkapital von vornherein oder doch wenigstens für nahe Zeit mit einer einigermaßen sicheren Rentabilität zu rechnen vermöchte. Wohl aber macht sich regelmäßig in sehr raschem Tempo die Verbesserung der Transportverhältnisse in den Steuerleistungen der betroffenen Gegenden bemerkbar. Und damit ist dann der Weg vorgezeichnet,

welchen Staat, Unternehmertum und Privatkapital miteinander zu besichreiten haben: das europäische Unternehmertum stellt sich und das hinter ihm stehende Privatkapital zur Erschließung neuer Gebiete zur Berfügung, bleibt aber Träger der Berwaltung und damit Gestalter des Risikos; der Staat dagegen macht sich zum Hauptträger dieses Risikos und erklärt sich bereit, von der Zunahme der Steuereinnahmen im Besdarfsfalle dem Eisenbahnkapital so viel zuzuführen, daß dessen sinanzielles Risiko sich in erträglichen Grenzen hält. Eine Frage untergeordneten Ranges ist es dann, in welche Form dieses Gegenseitigkeitseberhältnis gebracht wird; ob man also etwa in der älteren Weise das Baukapital durch Aktien und Obligationen der Privatgesellschaften aufsbringen läßt und den Staat mit hohen Einnahmegarantien belastet, oder ob man nach der Weise der Bagdadbahn den Staat formell zum Träger der Obligationenausgabe macht und dann in anderer Weise die Garantiepslicht, wie auch sein Einnahmerecht regelt.

Die bisherigen Erfahrungen zeigen deutlich, daß mit diesem Shstem dem Staate ebenso, wie dem türkischen Wirtschaftsleben wirklich gedient ist. Bei der Anatolischen Bahn haben sich allein die Zehnten, welche der Fiskus aus den berührten Gebieten herauszieht, und die Summen, welche er aus seinen Garantieverpflichtungen und den entsprechenden Einnahmerechten mit der Bahn berrechnet hat, in folgender Weise gestellt: es betrugen:

(Siehe Tabelle Seite 442 und 443.)

Es ergibt sich also ein sehr erheblicher Überschuß der Zehntensentwicklung gegenüber der Garantielast, und andere Steuern sind ja auch noch in die Höhe gegangen.

Für die Bagdadbahn liegen ähnliche Berechnungen natürlich noch nicht vor, und auch von den sonstigen Eisenbahnen, welche mit dem Ga-rantierecht ausgestattet sind — den shrischen und der Smyrna-Cassaba-Bahn —, ist das sinanzielle Ergebnis für den Fiskus nicht bekannt. Aber die wirtschaftliche Entwicklung der durchzogenen Gebiete läßt bei den älteren Bahnen ebenfalls keinen Zweisel, daß der Staat auch sinanziell mit der Übernahme der Garantiederpflichtungen ein gutes Geschäft gemacht hat. Bei der Bagdadbahn, die doch erst bruchstückweise im Betrieb steht und das wichtige Gebiet von Aleppo zum Beispiel noch nicht mit dem Meere verbindet, da hat der Staat trozdem in den letzten Jahren bereits einen kleinen Gewinnanteil für sich bezogen.

Underseits ift das Privatkapital bei diesem Berfahren in ange=

Türtisches Finanzlahr	Die Zehnteneingänge in den von der Bahn durchlaufenen Gebicten					Die Zehnteneingänge in ben Diftritten, bie in bas Intereffengebiet ber Bahn fallen			
 	Jsmid	Ertho: groul	Rutahia	Angora	Total	Yozgat	Caefarea	Rir= Cheir	Total
	Ltq.	Ltq.	Ltq.	Ltq.	Ltq.	Ltq.	Ltq.	Ltq.	Ltq.
1889/90	22 304	27 402	54 272	30 634	134 612		_	_	l –
1890/91	32 101	25 303	50 089	19 911	127 404	25067	8 299	9 089	42 455
1891/92	39 613	37 030	68 805	36 021	181 469	37224	8 103	13 162	58 489
1892/93	33632	39 788	70 627	47 471	191 518	39 128	8 282	14 732	62 142
1893/94	29 252	44 194	68 430	50 900	192 776	45 004	14 165	22314	81 483
1894/95	31 075	34 071	50 406	32 794	148 346	42 643	14 880	14 431	71 954
1895/96	35 778	31 250	56 740	44 663	168 431	43 199	14 630	21 619	79 448
1896/97	30 535	30 012	54 496	36 609	$151\;652$	31 070	9 7 17	18879	59 666
1897/98	26,773	32 877	81 824	64 921	206 395	33 432	9 149	21 160	63 741
1898/99	35 664	40 160	79 924	44 967	200 715	40 963	10 246	19 640	70 849
1899'00	48 274	45 808	82 519	55 750	232 351	65 844	15 822	29 745	111 411
1900/01	41 895	45 523	79 906	64 074	231 398	54 951	13 953	28 857	97 761
1901/02	43 020	41 603	77 170	66 104	227 897	40 538	10 873	26 24 8	77 659
1902/03	$32\ 929$	40 491	74 809	51 461	199 690	39 307	9 265	21 047	69 619
1903/04	46 966	43 420	77 956	64 783	233 125	47 515	10 444	25485	83 444
1904/05	36 033	41 033	84 960	58 673	220 699	54 360	11 513	27 971	93 844
1905/06	55 064	53 769	89 229	68 663	266 725	60 308	13 512	30 414	104 234
1906/07	57 891	61 899	110 743	87 973	318 506	64 339	16 167	35 998	116 504
1907/08	42 221	54 833	74 477	66 659	238 190	63 208	20 941	31 700	115 849
1908/09	49 371	58 822	84 267	89 460	281 920	93 617	28 993	43 157	165 767
1909/10	54 316	68 701	99 186	80 104	302 307	91 355	28 753	49 701	169 809
1910/11	62564	60 183	111 690	84 762	319 199	65 934	21 467	31 963	119 364
1911/12	51 270	50 412	93 782	93 168	288 632	53 457	16 581	30 586	100 624
1912/13		_	_	-		:	-		-
1913/14		_	_	-		. —	_	_	<u> </u>
1914/15	-		- i	_	_	- :		-	_

Gefamt=	Zunahme ber 1. it ber In= betriebfehung	Ralender- jahr	Bet	rag	Durch die Regierung gezahltes Defizit ober von der Regierung emp- fangener Überschuß über bie Zehntenzunahme hinaus		
betrag ber Behnten= eingänge, die von der Bahn be=	Bergleich mit bem Durchs schnittsertrag		der an die Bahn für das Stammneş durch die Res gierung ges zahlten jährs	bes Ne= gierungsan= teils an ben Brutto=Ein=			
rührt wor= den find	ber ersten Jahre (1889 bis 1892) = Ltq. 199522		lichen Rilometer= garantie	nahmen	gezahltes Defizit	empfangener Überschuß	
Ltq.	Ltq.		Ltq.	Ltq.	Ltq.	Ltq.	
(134 612)	_	1889	7982		_	_	
169 859	_	1890	33 191		_	_	
239 958		1891	69 231	_	-	_	
253 660	54 138	1892	130 204		76066	_	
$274\ 259$	74 7 37	1893	181 427		106 690	_	
220 300	20 778	1894	219 034	. —	$198\ 256$	_	
247 879	48 357	1895	203 605	- '	155 24 8		
211 318	11 796	1896	177 541		165 745	_	
270 136	70 614	1897	. 17 630			52 98 4	
271 564	72 042	1898	67 349			4 693	
34 3 762	144 240	1899	179 402		35 162		
329159	129 637	1900	119 757	_	_	9 88 0	
305 556	106 034	1901	31 564			74 470	
269 309	69 787	1902	4 054	<u> </u>	-	$65\ 733$	
316 569	117 047	1903	92 878	_	_	24 169	
314 543	115 021	1904	93 589	-]	-	21 432	
370 959	171 437	1905	45 720	- 1	_	125 717	
435 010	235 488	1906	51 280	_	-	184 20 8	
354 039	154 517	1907	79 715	_		74 802	
447 687	248 165	1908	128503			119 662	
47 2 116	272594	1909	112 374		_	160 220	
438 563	239 041	1910	22390			216 651	
$389\ 256$	189 734	1911		14 321		$204\ 055$	
	[1912	_ :	43655		_	
_		1913	_ :	23 137			
_		1914	-	180 985	_		
·			:				

messener Weise berücksichtigt. Denn das Risiko, das es läuft, ist durch die staatliche Garantie einer Mindestroheinnahme immerhin so einsgeschränkt, daß die Risikoprämie, welche auf die in Europa übliche Berzinfungsquote draufzurechnen ist, nur sehr gering zu sein braucht. Raum für das Erzielen eines eigentlichen Unternehmergewinnes ist auch noch gelassen; denn den garantierten Roheinnahmen steht die Möglichkeit gegenüber, durch die Betriebsgestaltung an den Ausgaben zu sparen, während doch auch wieder die Aussicht, die garantierten Mindestroheinnahmen überschreiten zu können, dazu anreizt, den Betrieb auf Hebung der wirtschaftlichen Entwicklungskräfte einzustellen. Eine Dividende von 5—6 %, wie sie die Anatolische Bahn ziemlich regelmäßig verteilt hat, darf als angemessen bezeichnet werden.

In der Gestaltung der Seehäsen wird man vielleicht zu ähnlichen Regelungen gelangen. Auch ihre Bedeutung darf für die Zukunft nicht unterschätzt werden. Ein Land, das in weiten Gebieten jetzt noch so gut wie völlig naturalwirtschaftlich organisiert ist, kann zu rentabler Austauschwirtschaft nur hinübergeführt werden, wenn zunächst die Ausssuhr ins Ausland besonders betont wird. Der interlokale Austausch innerhalb des Landes selbst ist nach allen Ersahrungen, die überall in der Welt gemacht worden sind und noch gemacht werden, in den Anssangszeiten der Umwälzungen nicht tragfähig genug. Außerdem müssen ja die Gegenleistungen für das Importkapital durch den Export gesliesert werden.

So wie es jett in den Seehäfen der Türkei aussieht, darf es in Zukunft nicht bleiben. Bor allem Konstantinopel bedarf einer erheblichen Bergrößerung seiner Kajen und einer durchgreisenden Berbesserung seiner Lagerverhältnisse, um nur den Berschiffungsbedürsnissen
seines unmittelbaren Einflußbereiches angepaßt zu werden. Aber auch
Smyrna steht, wie erwähnt, nicht auf der Höhe seiner Berkehrsmöglichkeiten, von den sprischen Häfen gar nicht zu reden. Ob da der Staat
sich als sinanzkräftig genug erweisen wird, die Berbesserungsausgabe
selber zu lösen, läßt sich im voraus nicht übersehen. Immerhin sind
die geldlichen Auswendungen, welche hier zu machen sind, unvergleichlich viel geringer, als diesenigen, welche mit dem Eisenbahnbau zusammenhängen. Und es ist vielleicht für die Zukunft richtungweisend,
daß im deutsch-türkischen Handelsvertrag von 1890 der türkische Staat
die Berpflichtung übernommen hat, in Konstantinopel selbst ein großes
Lagerhaus zu erbauen und auch im Rahmen gewisser Höchstbedingungen

zu verwalten. Zweckmäßiger aber dürfte doch sein, wenn auch für diese Anlagen europäisches Unternehmertum herangezogen wird; die Ber-waltungstechnik sett Berkehrsersahrungen und Anpassungsfähigkeit in so hohem Grade voraus, daß man sie von einem Beamtentum nicht erwarten kann, welches naturnotwendig noch stark in naturalwirtschaftslichen, dem Güteraustausch abgewandten Auffassungen befangen ist.

hiergegen kann nicht eingewandt werden, daß bas Shstem der privaten Unternehmungen sich weder in Smyrna, noch in den sprischen Säfen, noch gar in Konstantinopel bisher bewährt habe. Denn wenn die Tatsache selbst auch zuzugeben ist, so liegt der Grund doch nicht in der privaten Organisation an sich, sondern darin, daß es französische Unternehmungen gewesen sind. Frankreich gerade hat in seinem eigenen Bereich nur allzu deutlich bewiesen, daß es in allem, was mit der See= schiffahrt zusammenhängt, den modernen Ansprüchen keineswegs zu genügen vermag 31. Rein technisch gilt das weniger, als gerade organi= jatorisch-kaufmännisch: die Schwerfälligkeit, der Mangel an Anpassungsfähigkeit ist für die französischen Safenverwaltungen ebenso bezeichnend, wie für die französischen Schiffahrtgesellschaften. wäre es also geradezu ein Wunder gewesen, wenn diese französischen Rräfte in der Türkei mehr geleistet hätten, als in der Beimat. Die durchaus mittelalterlichen Grundanschauungen des französischen Wirtichaftslebens, welche den Gewinn eines Unternehmens nicht als Maß= stab der erfolgreichen Arbeit, sondern in echt kleinbürgerlicher Bour= geoisweise als Konsumunterlage der Gewinnbezieher betrachten — sie fonnen nicht als geeignet bezeichnet werden, eine Entwicklung zu modernen Wirtschaftsleistungen emporzutragen.

Was modern empfindendes Unternehmertum in verhältnismäßig furzer Zeit zu erreichen vermag, das zeigt sich deutlich im Hafen von Haidar-Pascha. Hier haben deutsche Tatkraft und deutsche Gestaltungs-lust die Anlagen des Seetransportes mit den Bedürfnissen des Hinter-landes in Einklang zu halten und sogar zu einem selbständigen Entwicklungsfaktor zu machen gewußt, obwohl der zunehmende Berkehr der Anatolischen Bahn und in den letzten Jahren die mannigfaltigen Kriegsstörungen die Aufgabe besonders schwierig gemacht haben. Die dauernden Berbesserungen und Bergrößerungen, die hier vorgenommen worden sind, stehen in bezeichnendem Gegensatz zu dem Stillstand der

³¹ Bgl. Biebenfeld, Die nordwesteuropäifchen Welthafen in ihrer Berkehrsund handelsentwicklung. Berlin 1903.

anderen Häfen. Hierbei es zu belassen und das Shstem noch auszusbehnen — Alexandrette in Shrien ist ja bereits eingezogen — wird um so angebrachter sein, als die persönlichen Kräfte des türkischen Staates von den inneren Resormen schon überreichlich in Zukunft in Anspruch genommen sein werden. —

Eine unmittelbare Aufgabe des Staates dagegen, und zwar seiner lokalen Instanzen, wird es sein, das Net der großen Transportwege durch die Errichtung einfacher Stragen, vielleicht auch billiger Rleinbahnen zu ergänzen. Auch für die Türkei gilt natürlich die allgemeine Erfahrung, daß für den Schienenweg zunächst nur die größeren Durchgangsverbindungen in Betracht kommen; er ist zu teuer, um gleich in starker Berzweigung über das ganze Land gelegt zu werden. Dem Bufuhrbedürfnis muß durch billigere Unlagen entsprochen werden, welche nicht nur den unmittelbar lokalen Berhältniffen anzupaffen find, bei denen sich vielmehr auch die lokalen Kräfte ganz unmittelbar in Un= jpruch nehmen lassen. Mit geringem Aufwand für Ausebnung der schon bestehenden Naturwege, mit unbedeutenden Absprengungen von Fels= hindernissen, und was dergleichen einfachere Mittel mehr sind, läßt sich da häufig bereits ein nachhaltiger Erfolg erzielen, wo für die Ren= tabilität einer Gisenbahn noch längst nicht, weder direkt noch indirekt, die Unterlagen gegeben sind.

V. Deutschlands Aufgabe.

So ergibt sich denn unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten ein umfassendes Programm für die Arbeit der türkischen Zukunft. Und doch ist es nicht so gewaltig, wie es auf den ersten Blick erscheint.

Eine Aufgabe allerdings ist als sehr schwierig zu bezeichnen; sie aber muß gelöst werden, wenn überhaupt eine wirtschaftliche und damit die politische Kräftigung des Reichs erzielt werden soll: das ist die Agrarresorm, welche dem wichtigsten Teil der türkischen Bevölkerung, der Bauernschaft, die Unterlage für Arbeitsfreudigkeit neu zu gewähren hat. Gewiß kann man da selbst in der Gegenwart nicht mit rascher Arbeit etwa rechnen. Mag auch heute manches leichter sein als dor 100 Jahren, wo wir für große Teile Deutschlands diese Arbeit durchzussühren hatten, so ist es doch eine Aufgabe, deren Lösung viel weniger von wirtschaftlichen Zielgedanken, als vielmehr von sozialen Empsindungen bestimmt wird — und die sind bekanntlich sehr viel schwerer zu wandeln. Aber das starke Staatsgefühl, das offensichtlich in den

führenden Schichten der türkischen Verwaltung sich seit der Neuordnung des Staates geltend macht, und die Erkenntnis bon der politischen Notwendigkeit, dem Reich eine starke Wirtschaftsunterlage zu geben, lassen doch hoffen, daß die Widerstände der Empfindungswelt und auch der einzelnen wirtschaftlichen Interessen sich nicht als unüberwindlich erweisen werden. Die Gisenbahnen, die schon das Gebiet durchziehen, haben für die Durchbrechung altgewohnter Anschauungen und Ver= hältnisse bereits gute Vorarbeit getan; ihr weiterer Ausbau muß helfen, immer größere Bezirke und Bevölkerungsschichten an neues Empfinden zu gewöhnen. Da mögen dann die Erfahrungen genutzt werden, welche Deutschland in seinen Agrarreformen gesammelt hat, und es kann auch zur Bestellung deutscher Berater wohl kommen. Der eigentliche Träger des Reformwerks muß aber das türkische Staatsbeamtentum sein, welches allein die erforderliche Ortskenntnis und das erst recht unentbehrliche Mitfühlen besitzt, die Reform von schädlicher Radikali= tät freizuhalten.

Alle anderen Maßnahmen sind mehr vereinzelter Natur und desshalb leichter einzuführen. Da kommt auch in großem Umfange die Gewährung europäischer Hilfen unmittelbar in Betracht, die wenigstens die sachlichen Hindernisse leichter überwindbar machen. Deutsches Kapital und Unternehmertum kann in die landwirtschaftlichen und gewerblichen Betriebe ebenso wie in die Transportgestaltung selbsttätig eingreisen.

Namentlich Deutschland wird sich aber für seine wirtschaftliche Arbeit in der Türkei, zu der es aus politischen Gründen noch stärker als bisher berusen werden wird, immer vor Augen halten müssen, daß die politische Kräftigung der Türkei für uns das eigentliche Ziel zu sein hat, und daß infolgedessen alle wirtschaftlichen Maßnahmen nur als Mittel zum Zweck, nicht als Selbstzweck zu gelten haben. Daraus folgt, daß wir in erster Linie bestrebt sein müssen, der Türkei Produktionselemente zuzuführen, welche dort noch garnicht oder nicht in genügendem Maße vorhanden sind: in erster Linie Produktivkapital in der Gestalt von Eisenbahnmaterialien, industriellen und landwirtsichaftlichen Maschinen, Hasenanlagen und anderen derartigen Dingen mehr, und dazu dann jene Menschen, welche die Türken die technische Handhabung dieser Produktionselemente zu lehren haben; nicht zuletzt weitsichtige Unternehmer; welche deutsche Organisationskunst und beutsche Tatkraft den wirtschaftlichen Interessen der Türkei widmen.

Hiefern, einigermaßen zurücktreten; namentlich bei der Neuregelung der Handelsbertragsverhältnisse werden wir den Türken entscheidende Rückzicht darauf zuzubilligen haben, daß die Zölle auf einfache Verbrauchseartikel, wie vor allem die Baumwollgewebe des Massenkonsums, hoch genug angeset werden, eine Einfuhr hintanzuhalten und so das Wiederauch den Interessen unserer eigenen Industrie, wenn wir nach wie vor bei der Lieferung von Konsumtivgütern die höherwertigen Fabrikate, an deren Herstellung die Türkei nach ihrem ganzen Kulturstand so bald noch nicht zu denken vermag, in die erste Reihe rücken; da stehen wir in international anerkannter Leistungsfähigkeit schon heute an günstiger Wettbewerbsstelle, und da wird in Zukunst sich unschwer die Borzugsstellung noch verstärken lassen.

Ob es hierzu angebracht ist, den schon im Jahre 1890 abgeschlossenen Handelsbertrag im wesentlichen zu laffen, wie er ift — etwa mit einer entsprechenden Modernisierung der einzelnen Bollfäte -, oder ob dar= aus ein gegenseitiges Bevorzugungsverhältnis gemacht werden soll, das ist wirtschaftlich eine Frage minderer Bedeutung. Die Einfuhr in die Türkei, auf welche wir späterhin besonderes Gewicht zu legen haben, wird zum einen Teil — mit den Produktionsmitteln — viel mehr von den Kapitalbeziehungen, als von Zöllen und Breisen abhängen; zum anderen Teil aber wird sie sich an den Luxuskonsum wenden und da= mit an etwas, was nach allen Erfahrungen, die gerade auch wir mit unseren Lieferungen an Nordamerika und an die britischen Siedlungs= kolonien stets gemacht haben, in der Bahl der Bezugsquellen weder von den absoluten Preisen, noch von etwaigen Preisdifferenzen sich bestimmen läßt. Die Spannung zwischen Gestehungskosten und Ber= kaufspreisen pflegt bei derartigen Waren immer so groß zu sein, daß eine Zolldifferenz leicht darin untergebracht werden kann. Bas haben denn die Bollbegunftigungen, welche England bei der Berforgung seiner Siedlungskolonien genießt, uns in dem Export diefer Art wirklich ge= schadet? — Und umgekehrt kann die Türkei rein wirtschaftlich ebenfalls von einer deutschen Zollbevorzugung nicht wesentliche Vorteile erwarten. Das wichtigste Gut, was fie uns später zu liefern hat - Baumwolle -. geht von allen Seiten zollfrei in Deutschland ein. Tabak und Teppiche sind so ausgeprägt Qualitätsware, daß der Geschmack schlechthin, nicht ein Zollunterschied die Wahl des Konsumenten bestimmt; und in der

Lieferung von Rosinen, Feigen, Haselnüssen hat die Türkei einen natürlichen Vorsprung, den ihr niemand streitig macht. Auf eine Getreideaussuhr, welche sich über das östliche Mittelmeergediet hinaus erstrecken könnte, ist auf absehdare Zeit schwerlich zu rechnen; ihr steht für die Versorgung Deutschlands zudem der Umstand hindernd im Wege, daß die klimatischen Verhältnisse den Andau von Weizensorten ersordern, welche zwar für die Bereitung von Makkaroni, Nudeln und Oblaten sehr gut geseignet sind, aber nicht für die Herstellung eines Mehls nach westeuropäischem Geschmack— ist doch stets die Lieferung von shrischem und von Kubanka-Weizen stets im Berliner Börsenterminhandel ausgeschlossen gewesen, der doch sonst nicht gerade wählerisch war und ist. Auch die Frage der Zollbevorzugung, die übrigens durch die notwendige Berücksichtigung der österreichisch=ungarischen Interessen kompliziert wird, hat mehr politischen als wirtschaftlichen Inhalt.

Mit dem allen ift dann gegeben, daß die wirtschaftliche Arbeit Deutschlands in der Türkei nach dem Kriege mit beträchtlicher Borficht angefaßt werden muß. Die entscheidenden Schritte allein der rein privaten Initiative zu überlaffen, wird kaum möglich fein: die Erwartung, daß da auf türkischem Boden etwa in raschem Buge und in großem Umfang ein Erfat für Ausfälle sich bietet, welche jett im Rriege mannigfache Industriezweige Deutschlands in ihrem Ausland= absatz erlitten haben — sie wird bor schweren Enttäuschungen nicht bewahrt bleiben. Eine sorgfältige Borarbeit muß da erst voran= gehen, eine peinliche Erkundung jener Absahmöglichkeiten, die keine türkischen Produktionsinteressen zu schädigen vermögen; das heißt eine Arbeit, wie sie nur in organisierter Zusammenfassung der deutschen Einzelintereffen geleiftet werden kann. Auch bom deutschen Standpunkt aus wäre es Verschwendung, wenn da viele Rräfte zersplittert an eine Aufgabe fich fetten, welche bei zusammenfassender Organi= sation mit viel weniger Aufwand und besser erfüllt werden kann. Räme es für uns in der Türkei nur darauf an, möglichst viel Gewinn aus ihr zu ziehen, so könnte der Wettbewerb vielleicht seine Rolle als Wecker von Initiative und Anpassungsfähigkeit auch dort für uns wohl spielen. Da es sich jedoch für uns in weitaus erster Linie darum handelt, der Türkei bei ihrem wirtschaftlichen Aufbau in unserem politischen Interesse helfend zur Seite zu treten, so kommen wir mit dem Wett= bewerb der Einzelnen nicht auß; er bedarf einer allgemeineren Drien= tierung.

Schriften 155. II. 29

Endlich aber - und das ist wohl das wichtigste von allem werden wir indirekt, auf nicht-wirtschaftlichem Bege die Türkei in ihren wirtschaftlichen Bestrebungen dadurch unterstützen können und muffen, daß wir ihren starken Bunschen nachgeben und an der inneren Neugestaltung ihrer Kultur, bor allem also ihres Schulwesens, als des Trägers aller wirtschaftlicher Entwicklung uns beteiligen. Die Zeiten dürften endgültig vorüber sein, in denen das Osmanenreich die Musbildung seiner Jugend zu großem Teil den Fremden überläßt. Schwerlich werden die vielen Tausende von französischen, italienischen, engli= ichen Schulen, die jett der Krieg geschloffen hat, in ihrer nationalen Bestaltung wieder eröffnet werden. Da heißt es dann, wie schon jest, so erst recht nach dem Kriege Ersatzu schaffen, die fremd-nationalen Schulen also in türkische Anstalten umzuwandeln. Sicherlich ein günstiger Augenblick, an Stelle der Betonung frangosischer Rultur= elemente eine Berücksichtigung deutscher Wesensart zu erreichen. Nichts fehlt ja der Türkei in ihrem sozialen Aufbau so nachhaltig, wie ein kräftiger Mittelstand, der — auf sich gestellt — die Errungenschaften moderner Technik und Rultur in breite Schichten hineinträgt. Ihn zu schaffen, ist die Schule das wichtigste Element: ihn mit deutscher Art und deutscher Wirtschaft bekannt zu machen, ift die Schule der wichtigfte Weg. Gerade Frankreichs Erfolge auf wirtschaftlichem Gebiet haben stets auf dieser Unterlage sich aufgebaut. Unsere Basis kann wesentlich stärker und breiter werden, wenn wir - in Ginklang mit den türkischen Wünschen selbst - nicht jo fehr durch die Errichtung neuer eigener Schulen, als bielmehr dadurch Ginflug gewinnen, daß in den türki= schen Schulen die deutsche Sprache als wichtigste Fremdsprache nach und nach eingeführt wird, und daß durch die rege Mitarbeit deutscher Lehrkräfte in immer weitere Kreise tiefgehende Achtung vor deutschen Rulturleistungen eingepflanzt wird. Damit wollen wir dann keines= wegs den Türken das ihnen fremde und deshalb für fie nicht passende deutsche Wesen aufdrücken; wir wollen ihnen vielmehr helfen, ihr eigenes Befen breiter und tiefer zu entwickeln. Wie im Ginzelleben nur derjenige Erzieher mit Erfolg tätig ist, der bor der Eigenart seiner Schüler eine heilige Scheu empfindet, so muß auch uns den Türken gegenüber Achtung vor ihrem Sonderleben erfüllen. Lettes Biel aller Erziehung ist ja stets, den Erzieher selbst entbehrlich zu machen. Wirt= schaftlich und politisch wird uns der Lohn solcher Arbeit nicht aus= bleiben.

Denkschrift der bulgarischen Regierung über den Anschluß Bulgariens an die Mittelmächte und die Türkei.

Diese Tenkschrift wurde in 20 000 Exemplaren von der bulgarischen Regierung anfangs Ottober 1915 an die Gemeinden des Königreichs verteilt. In der Denksichrift legt das bulgarische Kabinett Radoslaurow der Bevölkerung des Landes die Gründe der bisherigen Neutralität und die Gründe des Anschlisses an die Mittelsmächte und an die Türkei ausführlich dar Wie bereits in der Borrede zum Ersten Teil (S. VI) hervorgehoben worden ist, hat die Franksuckt Zeitung den deutschen Text am 8. und 9. Ottober 1915 veröffentlicht und dessen Abdruck in den Bereinssichriften freundlichst gestattet. D. H.

29 *

Inhalt.

		Seite
1.	Bas ist der Krieg?	4 53
2.	Betrachtungen über unsere bisherige Neutralität	454
3.	Mit wem muß Bulgarien halten?	458
4.	Warum Bulgarien die Neutralität preisgeben muß	469
5.	Schlußfolgerung	476

Was ist der Krieg?

Nachdem wir selbst einen elfmonatigen Krieg mitgemacht haben, nachdem wir einen bis jest in der Geschichte nicht dagewesenen zwölf= monatigen Krieg, in dem täglich Tausende und Tausende von Menschen als Opfer fallen, miterlebten und noch weiter miterleben, würde sich kaum ein Bulgare finden, der nicht weiß, was Krieg ist. Es gibt selbstverständlich bei uns. Führer und Leiter von Parteien, die jest beharrlich fordern, daß Bulgarien möglichst schnell an dem Krieg teil= nimmt; die feit zehn Monaten predigen, daß fich Bulgarien dem blu= tigen Rundtanz anschließen muß; die es bedauern, daß Bulgarien bis jest nicht kämpft, und daß das bulgarische Bolk noch nicht Tausende von Opfern gebracht hat, für die Errichtung eines "Groß= Serbien". Diese Leute sind vielleicht die einzigen, die nicht wiffen, was Krieg ist; sie werden auch in Zukunft in keinen gehen und führen deshalb auch fortwährend das große Wort, daß wir mitmachen muffen, bzw. uns zur Schlachtbank führen lassen sollen. Der Krieg ist ein Ringen der Rämpfenden um politische und wirtschaftliche Übermacht oder um territoriale Vergrößerung. Rugland führt den Krieg, um Konstantinopel und die Dardanellen zu bekommen und sich den freien Ausgang zum Beltmarkte zu fichern, England, um Deutschland, das anfängt, die Übermacht auf dem Weltmarkte zu besitzen, zu rui= nieren, damit es selbst die ganze Welt wirtschaftlich beherrschen kann, Frankreich, um seine einstigen Provinzen Elsaß und Lothringen wieder zu nehmen; Stalien, Serbien und Montenegro ein= zig und allein, um Raub an fremdem Land zu verüben, die Türkei, Österreich = Ungarn und Deutschland dagegen, um das zu be= halten, was sie besitzen und um sich einen friedlichen und dauernden Fortschritt zu sichern. Man hat wenigstens bis heute noch nicht gehört, daß die letteren Staaten Prätentivnen auf fremde Gebiete geltend gemacht hätten, oder daß sie solche so freigebig verteilt hätten, wie das ihre Feinde: England, Rußland, Frankreich und Italien machen.

Betrachtungen über unfere bisherige Neutralität.

Es waren kaum zehn Monate vergangen seit der Beendigung der Feldzüge, die wir gegen die Türkei und unseren arglistigen Berbün= deten geführt haben, und es brach der internationale Krieg aus, deffen sichtbarer und hauptfächlichster Urheber Serbien war. Diefer Staat kennt in seiner Geschichte kein Chrgefühl, aber organisierte Morde gegen gekrönte Säupter, Komplotte gegen die österreichisch=ungarische Mon= archie usw., und als man von ihm über diese gemeinen Sandlungen, für welche im gewöhnlichen Leben nur eine Vergeltung vorgesehen ift, nämlich die Todesstrafe, Rechenschaft forderte, fand er mächtige Be= schützer, die ihn ermutigten, jede Genugtuung abzulehnen, da sie ihn mit ihren gangen Kräften beschüten würden: Go entstand diefer Mrieg, der nun ein ganges Jahr geführt wird. Wir haben bereits die Schrednisse des Krieges kennen gelernt, wir haben gesehen, wie entsetlich er ist und sind uns bewußt, daß wir Tausende von Opfern nur dann geben können und muffen, wenn für Bulgarien der Sieg ficher ift, wenn es sich um die vollständige Einigung des bulgarischen Bolkes handelt. Schon zu Beginn des jetigen allgemeinen europäischen Krieges, als noch überall in unserem Laterland die Bunden des von uns geführten Krieges klafften, als das bulgarische Bolk die ihm von unserem "Be= freier" zugefügten Schlechtigkeiten noch nicht vergessen hatte, als noch die Prahlereien des offiziellen Rufland in Konstanza tonten, als man von dem Bunsche des jetigen französischen Ministers des Außeren, Delcassé, hinsichtlich der Aufteilung Bulgariens Kenntnis hatte, als man fah, daß Rugland und Frankreich auf jedem Schritt Serbien, Griechenland und Rumanien schmeichelten, schon damals gab es Bulgaren, Führer von Parteien, die den Dreiverband und ein "Groß-Serbien" lieber hatten als Bulgarien und die uns veranlassen wollten, uns ohne jedes Zögern bedingungslos sofort dem damaligen Dreiber= band anzuschließen, neue Tausende von Opfern zu bringen, große materielle Güter preiszugeben, ohne jede Garantie für eine Kompensation zu besitzen, und um Serbien vor dem Untergang zu bewahren und um es noch "größer" zu machen.

Die bulgarische Regierung hat den Moment richtig erfaßt, die Umstände erwogen und erklärt: "daß sie eine strenge und loyale Neutraslität beobachten wird". Seither sind zahlreiche Versuche gemacht wors

den, um die bulgarische Regierung von dieser Politik abzulenken, aber sie ist nicht wankend geworden und verblieb bei ihrer "strengen und loyalen Neutralität". Anfangs konnte niemand voraussehen, wie sich die Ereignisse entwickeln werden, und auf welcher Seite der Sieg errungen werden wird. Wenn die Regierung sich entschlossen hätte, an dem großen Krieg teilzunehmen, so hätte sie den Fehler begehen können, sich mit der Seite zu vereinigen, die besiegt wird, und auf diese Beise hätte sie die Existenz des jezigen bulgarischen Reiches aufs Spiel ge= sett. Andererseits war im Bolke wegen der schlechten Resultate, die wir während der letten zwei Kriege hatten, das Vertrauen zu unseren leitenden Kreisen schwankend geworden, und das Volk wäre nicht so gern in den Krieg gezogen, besonders wenn dieser Krieg Hand in Hand und im Einverständnis mit Serbien geführt worden wäre, gegen welches Land wir große Erbitterung und Haß fühlen, Außerdem waren wir auch politisch zu was immer für einen Krieg nicht vorbereitet. Und wir haben es ja gesehen, daß es nicht genügt, ein tapferes Seer zu besitzen, da in einigen Tagen ein Hunderte von Jahren altes Kaiser= reich stürzen kann, sondern daß es für den Enderfolg eines Rrieges nötig ist, daß dieser auch politisch gut vorbereitet war. Für uns wenigstens ist die diplomatische Borbereitung des Krieges wichtiger als der Krieg selbst. Wenn das Bolk weiß, daß der Krieg diplomatisch gut vorbereitet ist, wird es sich auch tapfer schlagen wie ein Löwe. Es wird unbedingt den Sieg erringen, weil seine Tapferkeit legendarisch ift. Es würde aber nicht so sein, wenn das Volk über die Vorberei= tungen des Krieges in politischer Hinsicht Zweifel hegte. Bir waren nach dem Kriege mit der Türkei und unseren gemeinen Berbündeten ziemlich geschwächt, sowohl in militärischer, als in wirtschaftlicher Sin= sicht. Bis zum Beginn des jetigen Weltkrieges hatten wir uns zwar schon etwas erholt, aber noch nicht ganz. Dies alles zwang die Regie= rung, sich in kein Abenteuer zu stürzen, sondern eine abwartende Stellung einzunehmen und, unter Verfolgung der Ereignisse, die historisch sel= tenen und geeigneten Momente auszunüten, um die Befriedigung der bulgarischen nationalen Bestrebungen zu erreichen. Wir Bulgaren waren immer übertrieben bescheiden und haben nie das Fremde begehrt und verlangt. Auch in diesem Augenblick wünschen wir und ver= langen auch nicht das Fremde. Wir verlangen nur das Eigene, nur die Länder, die von Bulgaren bewohnt sind, und welche in volkswirt= schaftlicher, geographischer und geschichtlicher Sinsicht Bulgarien ge=

hörten und auch gehören müssen. Die Verwirklichung der bulgarischen nationalen Bestrebungen kann nach unserer Meinung nur ersolgen durch eine kluge Ausnutzung der heutigen Momente und hauptsächlich durch das Eingreisen Bulgariens in den Krieg in dem Augenblick, in dem der Sieg sicher ist, wenn die Opser am kleinsten und wenn die Vorteile aus dem Kriege gesichert sind.

Nus diesem Grunde ist unsere bisherige "lohale Neutralität" die klügste Politik mährend des jehi= gen Krieges gewesen und hat unserem Lande genü= gend Borteile gebracht. Diese sind:

- 1. Die Neutralität hat uns die Möglichkeit gegeben, uns kriegerisch vorzubereiten, und die materielle und militärische Bereitschaft unserer Armee auf eine solche Höhe zu bringen, auf welcher sie noch nie stand.
- 2. Die abwartende Stellungnahme hat uns vor ungeheuren Opfern bewahrt, die wir hätten bringen müssen, wenn wir uns vor einem Jahr an dem Krieg beteiligt hätten. Diese Stellungnahme gibt uns die Möglichkeit, die Lage besser abzuschätzen, uns vorher diplomatisch gut vorzubereiten und den Kampf nur dann zu unternehmen, wenn der Endsieg sicher ist, und die aus dem Krieg zu erwartenden Borteile uns für die gebrachten Opfer hundertsach entschädigen.
- 3. Diese Meutralität gab Bulgarien auch die Möglichkeit, sich wirt= schaftlich zu erholen. Im vorigen Jahre hatten wir eine schwache Beizenernte und eine ausgezeichnete Maisernte. Aus diesem Grunde, und durch die Wirkung des Beltkrieges ift der Preis des Beizens, bzw. des Mehls und des Brotes, jo schnell gestiegen, daß es der ärmeren Klaffe des Volkes fast unmöglich wurde, sich mit Brot zu versehen. Trot der Bemühungen des Komitees für foziale Borfichtsmagnahmen, dem niemand die Verdienste absprechen kann, obgleich auch genügend Fehler vorgekommen find, haben wir gesehen, daß es einfach unmöglich war, genügend Getreide aufzutreiben, um die Bebolkerung zu er= nähren. Bei einer solchen Lage kann sich jeder vorstellen, was gesche= hen wäre, wenn Bulgarien nicht neutral geblieben wäre und mobilisiert hätte. Dann wäre alles Korn für militärische Bedürfnisse requi= riert worden, und das Bolk hätte ausschließlich von Mais leben muffen. Dag es jo gekommen wäre, ift eine unbestreitbare Tatfache, welche nur die Verblendeten nicht einsehen wollen. Die Neutralität hat uns die Möglichkeit gegeben, fast alles von dem, was wir im Über=

fluß hatten, zu doppelten und dreifachen Breisen auszuführen. Aller= dings ist der Mais noch nicht ausgeführt, seine Ausfuhr wird jedoch erfolgen. Die Vorsorge des Staates und die Ungewißheit über die zufünftige Ernte gestatteten bis jest nicht die Ausfuhr von Mais, doch hat dies niemandem geschadet, da die Maispreise jest höher sind als im Herbst, als viele die sofortige Aussuhrerlaubnis forderten. Wenn wir mobilifiert hätten, wäre die Ausfuhr von Mais überhaupt nicht möglich gewesen, da die Transportmittel gefehlt hätten. Die Frage der Maisausfuhr hing jedoch auch von anderen Umständen ab. Es ist bekannt, daß der frühere Drei- und jezige Bierverband sich Hoffnungen hingegeben hatte, Deutschland durch Sunger gur Rapitulation zu zwingen. Wenn die Ausfuhr von Mais da= mals gestattet worden wäre, so hätten dieselben Bersonen, die seiner= zeit die Ausfuhrerlaubnis verlangten, Lärm geschlagen und die bulgarische Regierung angegriffen, daß sie die Ausfuhr nur bewilligt hätte, um Deutschland zu unterstüten. Auch hier hatten unsere Ruffenfreunde bewiesen, daß sie gegen alles sind, was fremden Staaten nicht recht ift, wenn es zugunften Bulgariens fein follte.

- 4. Die Neutralität hat unserem landwirtschaftlichen Bolk die Mögslichkeit gegeben, seine gesamten Felder zu bestellen; laut glaubwürzdigen Nachrichten sind in Bulgarien im lausenden Jahr 20 % mehr Ücker bestellt worden als in anderen Jahren. Gott hat diesen Fleiß unserer Landwirte belohnt, und wir haben eine ungewöhnlich gute Ernte. Wenn wir die Ernte vollständig hereingebracht haben werden, werden wir dei den hohen Preisen, die das Getreide jetzt hat und auch weiter haben wird, zu Reichtümern gelangen, die uns gestatten werden, alle wirtschaftlichen Wunden aus dem Balkankriege zu heilen.
- 5. Wenn wir nicht neutral geblieben wären und mobilifiert hätten, so hätten wir auf keinen Fall mehr als 60 % von dem, was wir jetzt haben, säen, bebauen und einbringen können. Dies hätte aber kaum zur Deckung unseres eigenen Bedarses genügt, zur Aussuhr wäre nichts übrig geblieben, und wir hätten die hohen jetzigen Getreidepreise nicht ausnützen können.
- 6. Wenn wir mobilisiert hätten, hätte auch die jetige geringe Einfuhr in verschiedenen Artikeln aufgehört, und die Preise dieser Artikel, die jett schon zweis bis dreimal höher sind, als zu normalen Zeiten, wären bis auf das Zehnsache gestiegen. Diese Preissteigerung hätte am meisten die arme Bevölkerung gefühlt, die unter einer noch

nie dagewesenen wirtschaftlichen Krise einsach entkräftet worden wäre. Dank der Neutralität ist dieses nicht geschehen.

7. Die Neutralität gab der bulgarischen Regierung die Möglichsteit, mit den beiden Gruppen der Großmächte zu verhandeln und sich ein Urteil darüber zu bilden, welche Gruppe Bulgarien die sichere Gewähr gibt für die Verwirklichung der bulgarischen hundertjährigen Hoffnungen und Ideale und vor allem, an wessen Sulgarischen Dulgarien in den Besitz gelangt des ganzen und unzertrennlichen Mazed vnien, wo Millionen von Menschen, unsere Brüder, mit ausgestreckten Händen um Hilse slehen und bitten, sie zu besteien, bevor der letzte mazedonische Bulgare untergegangen ist in den blutigen Strömen, welche die unersättlichen, blutdürstigen serbischen Henker und Staatsmänner geschaffen haben. Aus dem bisher Gesagten sieht man, daß die bis jetzt von der bulgarischen Regierung beobachtete Politik die richtigste, die beste und nützlichste für Bulgarien war.

Mit wem muß Bulgarien halten?

Es wird nunmehr die Frage aufgeworsen, mit welcher Gruppe wir halten müssen: mit dem Zweibund, Deutschland= Österreich= Ungarn und der Türkei, oder mit dem Vierverband und seinen Anhängseln: Rußland, England, Frankreich, Italien, Serbien und Montenegro. Um diese Frage richtig beantworten zu können, müssen wir sie erstens vom wirtschaftlichen und zweitens vom politischen Standpunkt aus erörtern.

1. Mit wem muß Bulgarien aus wirtschaftlichen Gründen halten?

Die Frage hinsichtlich unserer Politik muß nicht nur aus politischen, sondern auch aus wirtschaftlichen Gründen bestimmt werden. Wir sehen heute Völker, die sich nicht für irgendwelche Zdeale schlagen, sondern einzig und allein um ihrer materiellen Interessen wegen. Ze mehr wir daher an ein Land materiell gebunden sind, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, daß dieses Land Interesse an unserer Ershaltung und Vergrößerung besitzt, da dadurch derzenige gewinnen wird, der uns hilft und wirtschaftlich an uns gebunden ist.

Die Frage hat auch noch eine andere Seite. Die politischen Beziehungen zwischen zwei Ländern sind nicht ohne Bedeutung auch für

ihre Handelsbeziehungen, und je enger zwei Staaten politisch mitein= ander verknüpft find, desto lebendiger, belebter und herzlicher find auch ihre Sandelsbeziehungen. Die Sandelsbeziehungen werden schwer ge= schaffen, können aber sehr leicht abgebrochen werden, und einmal ab= gebrochen, können fie nur schwer wieder hergestellt werden. Der Sandel beruht heutzutage größtenteils auf Kredit und Vertrauen, und dieser Aredit und dieses Vertrauen werden nicht auf einmal gewonnen, son= dern durch längere Zeit andauernder Geschäftsverbindungen, durch gegenseitiges Bekanntwerden und durch bewiesene Korrektheit. Jeder Markt hat seine Eigenschaften, Gebräuche, seinen Geschmack usw. Diese Einzelheiten können nicht von einem Tag zum anderen geändert werden. Wenn wir daher um unbestimmter, unsicherer und sogar noch gang unbekannter Borteile willen unsere bisherige Politik ändern follen, so heißt das unsere Landwirtschaft und unseren Handel zugrunde richten und überhaupt unsere Volkswirtschaft ruinieren, alles, was wir in 36 Jahren geschaffen haben, vernichten, unsere Volkswirtschaft um= gestalten und neue Absahmärkte für unsere Produkte suchen. Wenn wir die Statistik für unseren Export- und Importhandel seit 15 Jahren durchsehen, so werden wir folgendes vorfinden:

Der Handel Bulgariens mit den Staaten des Vierverbandes und des Zweibundes sowie der Türkei während der letzten fünf normalen Jahre in Millionen Lewa:

	19	907	19	009	1911		
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	
Öfterreich-Ungarn Deutschland		8 032 17 022 27 283	38 867 29 215 21 084	11 779 13 524 36 652	48 216 39 837 15 986	10 567 22 912 29 210	
Zusammer	ı 71 896	52 3 2 8	89 166	61 955	104 039	62 689	
England	21 424 5 506 4 771 6 593	$\begin{array}{c} 20\ 705 \\ 3\ 100 \\ 249 \\ 6\ 991 \end{array}$	27 010 5 489 5 802 11 165	8 279 2 732 210 5 045	30 638 9 818 6 975 24 327	24 237 3 948 336 11 119	
Zusammer	t 38 294	31 046	49 466	16 266	71 754	39 640	
Andere Staaten	. 14 471 n 124 661	42 221 125 595	21 798 160 430	33 213 111 434	23 652 139 345	82 305 184 634	

	1907		1 9	09	1911		
	Einfuhr	Ausfuhr	E infuhr	Unsfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	
Öfterreich-Ungarn, Deutsch- land und Türkei	71 896	52 328	89 166	61 955	104 039	62 689	
England, Italien, Rußland und Frankreich	38 294	31 046	49 466	16 266	71 754	39 640	
Die erfteren mehr	33 602	21 282	39 700	45 659	32 285	23 049	

Hierzu ist zu bemerken, daß im Lause der letzten normalen fünf Jahre immer mehr der Handel mit dem Vierverband zurückgetreten ist, gegenüber dem mit Deutschland-Österreich-Ungarn-Türkei. So ist beispielsweise die Aussuhr nach den Ententeländern von $24^3/_4$ Mill. Lewa im Durchschnitt 1906/1910 gesallen, nach Deutschland und den ihm verbündeten Ländern aber von 31,92 auf 55,48 Mill. gewachsen! Ähnlich war es mit der Einfuhr.

Aus diesen Tabellen kann man klar ersehen, daß unser Handel, sowohl in der Einfuhr als in der Ausfuhr in den letzten 16 Jahren mit Österreich-Ungarn, Deutschland und der Türkei einerseits und England, Frankreich, Rugland und Stalien andererseits verschieden ift. Die ersten drei Staaten importierten und exportierten bedeutend mehr als die letten vier Staaten. Unser Exporthandel mit Rugland ift gang unbedeutend, mit Stalien fast unbedeutend, mit Frankreich und England besteht er nur in Getreide, welches wir auch anderswo vertaufen können; dagegen beträgt unfer Export nach Öfterreich-Ungarn in den letten zehn Sahren zirka 10 Mill. Lewa, der Export nach Deutschland, der ständig steigt, hat die Ziffer von 23 Mill. erreicht, und der Export nach der Türkei ist sogar bis auf die kolossale Ziffer von 44 Mill. Lewa gestiegen. Diese Ziffern zeigen, daß unser Handel, unsere Interessen und unser wirtschaftliches Leben unzertrennlich an die Türkei, Deutschland und Österreich=Ungarn gebun= den sind.

Es ist jedoch nicht nur dies allein. Wenn wir diese Ziffern genauer analhsieren, werden wir finden, daß Bulgarien nach der Türkei ausgeführt hat:

					w	ähr	ent) De	er :	Jak	jre	1910	1911
Lebende	Tiere											5879255	6716306
Bei cine	r Gefai	nto	เนริ	ful	jr 1	von	١.					$7\ 324\ 332$	8340552

Ferner wurden nach der Türkei ausgeführt:

während der Jahre	1910	1911
	in L	e w a
Zur Nahrung dienende tierische Produkte	$404\ 932$	3725743
Bei einer gesamten Ausfuhr (ohne die Eier=		
aussuhr) von	$4\ 155\ 549$	$4\ 498\ 436$
Beizenmehl	10672795	9049803
Von der gesamten Ausfuhr von	11579080	13650412
Kaschtawal	3208898	2528351
Von der gesamten Ausfuhr von	3278561	3119293
Gewöhnlicher Käse	$397\ 468$	$764\ 347$
Bon der gesamten Ausfuhr von	415358	894 141
Butter	24 1 5 57	268972
Bon der gesamten Ausfuhr von	$246\ 185$	288314
Pastarma	132588	106 67 9
Bon der gesamten Ausfuhr von	132588	108479

Die Gierausfuhr haben wir oben nicht angegeben, weil wir nachweisen wollen, daß fast alle nach Deutschland gehen:

		während der Jahre	1910	1911
Die E	desamtausfuhr	von Eiern betrug	8846028	13636409
Davon	find nach Dei	itschland ausgeführt	6546116	10 805 783

Unsere Aussuhr besteht hauptsächlich aus landwirtschaftlichen Produkten. Für den Absau unseres Getreides brauchen wir keine Sorge zu haben, da Getreide ein Weltartikel ist, den wir überall und jedem verkausen können. Anders liegt die Sache aber mit dem lebenden Vieh und den tierischen Produkten (Eier, Kaschkawal, Käse, Butter, Pastarma) und mit Mehl. Diese Artikel können nur dort eingesührt werden, wo die Einfuhr gestattet ist und wo sie Absat sinden. Unsere Erzeugnisse: Raschkawal, Käse, Pastarma, Schafe, Kinder, Pserde usw. können nirgends anders ausgesührt werden als nach der Türkei und Äghpten. Ein Engländer, Deutscher oder Franzose wird weder unseren Käse und unseren Kaschkawal, noch unser Kindvieh und unsere Schafe essen.

Solange Serbien mit Österreich=Ungarn in guten Beziehungen stand, gewährte ihm der letztere Staat verschiedene Erleichterungen, und die serbischen Schweine und Rinder konnten ohne Hindernis nach Österreich-Ungarn Eingang finden. Die serbische Viehzucht hat sich da= durch sehr schnell entwickelt; in Belgrad sind große Biehschlachthäuser errichtet worden, der Handel machte Fortschritte, und gang Serbien entwickelte sich in materieller Sinsicht in beneidenswerter Beise. Als jedoch Serbien anfing, ruffische Politik zu treiben, stellte ihm Ofter= reich-Ungarn unter verschiedenen Gründen Schwierigkeiten bei der Ausfuhr seiner Artikel in den Weg. Die Biehzucht fing an zu verfallen, und im ganzen Land spürte man eine große Krise. Was würde aus Bulgarien werden, wenn Konstantinopel russisch wird und wir den Konstantinopeler Markt verlieren? Wir haben gesehen, daß fast unsere ganze Ausfuhr in lebenden Tieren, Kaschkalval, Käse, Mehl uslv. nach der Türkei, respektiv nach Konstantinopel geht. Wenn Konstantinopel von Rußland erobert wird, wird es dort seinen autonomen Zolltarif einführen, welcher höher ist, und die Einfuhr der jett eingeführten bulgarischen Produkte nach Konstantinopel unmöglich machen wird. Sowic Bulgarien jest nichts nach Rußland einführen kann, jo wird es auch nach dem russischen Konstantinopel nichts mehr einführen können. Andere Absahmärkte für diese Produkte gibt es nicht und es können solche auch nicht leicht aussindig gemacht werden.

Wenn wir aber gegen Deutschland gehen, wird ce aus sanitäts= veterinären Gründen sofort die Einfuhr der bulgarischen Gier ein= stellen und unsere Tabakeinfuhr erschweren. Alles dieses würde eine wirtschaftliche Krise in Bulgarien hervorrufen, wie wir sie bisher noch nicht gesehen und gekannt haben und von der wir uns gar keine Borstellung machen können. Unsere Viehzucht, sowie alle Mühlen, die in Burgas und Barna gegründet sind, um Mehl zur Ausfuhr nach Konstantinopel zu erzeugen, würden zugrunde gerichtet werden. Unsere schönste, nüglichste und wertvollste Industrie würde vernichtet werden und die darin investierten Millionen wären verloren. Die Biehzucht ift die Grundlage zur Verbefferung der Landwirtschaft. Ohne Viehzucht ist die Rationalisierung der Landwirtschaft undenkbar. Schneidet man uns den Beg zur Entwicklung unserer Biehzucht ab, so werden wir in der Entwicklung zurückgeworfen werden und in dieser primi= tiven Lage lange Jahre verbleiben, bis andere Umstände eintreten, die eine Berbefferung möglich machen. Die Umgestaltung der Produktion, besonders der landwirtschaftlichen Produktion, ist eine äußerst schwierige und langwierige Arbeit. Die Produktion von Kaschkawal, Rafe, Pastarma, Schajak (Stoffen), Schnüren, sowie die jetige Schaf-,

Rinders und Pferdezucht muß, sobald die Ausfuhr nach Konstantinopel wegfällt, aufhören, da man kein Absatzeit mehr haben wird, um diese Artikel zu verkaufen. Diese Art Schafe, Pferde und Rinder kann man nicht in einem Augenblick durch andere ersetzen, folglich müssen wir und können wir für mehrere Jahre nur die Produkte erzeugen, die wir nach der Türkei ausführen. Die Krise, die in unserem landwirtschaftlichen Leben entstehen würde, falls der Konstantinopeler Markt für uns gesperrt würde und überhaupt falls wir in schlechten politischen Beziehungen zu Österreichsungarn, Deutschland und der Türkei träten, ist daher vollkommen klar.

Wenn wir dies alles in Betracht ziehen, so kön= nen wir bestimmt behaupten, daß zur Bermeidung eines unerhörten wirtschaftlichen Zusammenbru= ches, zur Erhaltung unserer wirtschaftlichen Rraft und um die Möglichkeit zu haben uns weiter aufzu= schwingen und unsere Landwirtschaft, unseren Han= del, unfere Industrie, unser Gewerbe usw. weiter zu entwickeln, wir unbedingt eine Politik führen müß= sen, die sich mit den Interessen Deutschlands, Öster= reich=Ungarns und der Türkei vereinbaren läßt. Nur diese Länder konsumieren diejenigen unserer Erzeugnisse, die wir nirgendswo anders absetzen können, und durch deren Herstellung allein wir ein fräftiger, wirtschaftlich selbständiger Staat werden können. Politisch selbständig aber kann nur derjenige Staat sein, der wirtschaftlich stark und selbständig ift.

Außerdem zeigt uns die neueste Geschichte während der letzten zwei Jahre, daß tatsächlich Deutschland und Österreich-Ungarn unsere wirtsschaftliche Entwicklung und Festigung wünschen. Indem wir die Frage nicht weiter erörtern wollen, daß unserer Aussuhr und unserer Durchssuhr diese Länder keine Schwierigkeiten bereiten, wollen wir nur noch die Frage der letzten Anleihe nerwähnen. Als wir nach dem Kriege zwar "erniedrigt", aber nicht "vernichtet" dastanden, hat sich Frankreich kategorisch geweigert, uns eine Anleihe zu geben, wenn wir den Bukarester Vertrag nicht anerkennen und einer selbständigen Politik nicht entsagen, und uns nicht ganz der seinerzeitigen Triple-Entente in die Arme wersen, welche über uns nach Belieben verfügen wollte. Unsere Russensteunde waren damals wie rasend und sorderten unbedingt die

Unnahme diefer Bedingungen. Bett können wir fehen und erwägen, wie teuflisch diese Vorschläge und Plane gewesen sind und wie Bulgarien ein Spielzeug in den Händen Rußlands und Frankreichs geworden und von der Erdfläche verschwunden wäre. In diesen, für Bulgarien schweren Stunden, ift ihm Deutschland zu Silfe gekommen und hat ihm die verlangte Anleihe, ohne irgendlivelche politischen Verpflichtungen gege= ben. Es ist Tatsache, daß die finanziellen Bedingungen nicht so günstig sind, aber es waren auch außergewöhnliche Zeiten, die einen schnellen Entschluß forderten. Nur die verblendetsten Ruffophilen in Bulgarien, die Rufland mehr als Bulgarien lieben, und die aus Bulgarien ein ruffisches Gouvernement machen wollen, wollen die Vorteile dieser Un= leihe nicht anerkennen, die unter Vorbehaltung der vollen Entschlußfreiheit von bulgarischer Seite abgeschlossen wurde. Aber jeder unpar= teiische Bulgare hat die Pflicht, es einzugestehen, daß durch diese Un= leihe Deutschland uns vor dem Bankerott sowie vor der politischen Un= terwerfung bewahrt hat. Aber was sollen wir von der letten Anleihe sagen, die uns die Deutschen gegeben haben und durch die wir mehrere Millionen Gold einführen, unseren Verbindlichkeiten im Auslande nachkommen und die weitere Erhöhung des Agios aufhalten, ja jogar zum Sinken bringen konnten? Wer weiß, wie boch das Agio gestiegen wäre, wenn die Bulgarische Nationalbank diese Millionen nicht in Berlin zur Verfügung gehabt hätte, und wenn nach Bulgarien nicht soviel deutsches Geld hereingekommen wäre. Benn endlich diese Anleihen nicht gewesen wären, hätte man die Requisitionen kaum ordnen können. Auch in diesem Fall sehen wir, daß Deutschland uns geholfen hat, damit wir uns wirtschaftlich halten, weil dies in seinem eigenen Interesse liegt. Der Krieg hat gezeigt, wie groß die wirtschaftliche Macht Deutsch= lands und sogar Österreich-Ungarns ist. Wenn diese Staaten es da= her wollen, haben sie immer die volle Möglichkeit, uns wertvoll zu unterstüten. Sie haben es bis jest getan, und wir haben keinen Grund, daran zu zweifeln, daß sie uns in Zukunft auch unterstützen werden. Im Gegenteil, aus den bisher gegebenen Erklärungen deutscher Zeitungen und deutscher Staatsmänner, können wir mit voller Zubersicht auf die deutsche finanzielle Silfe rechnen.

Als wir bereits diese Zeilen geschrieben hatten, erhielten wir die Mitteilung, daß Deutschland uns wieder eine Anleihe von 125 Mill. Lewa zur Tilgung von schwebenden Schulden ohne jede politische Besbingungen gemacht hat.

Aus dieser kurzen Darstellung geht deutlich hervor, daß wir aus volkswirtschaftlichen Gründen unbedingt mit Deutschland und seinen Berbündeten gehen müssen, weil nur diese Staaten uns wirtschaftlich emporbringen können, und weil wir ohne deren Unterstützung der wirtsichaftlichen Bernichtung preisgegeben sind.

Unser größter Feind ist heute Serbien. Es hat das rein bulgarische Mazedonien unterjocht und berwaltet es auf eine noch nie dagewesene barbarische Beise. Für die mazedonische Bevölkerung gibt es keine Befete und auch keinerlei menschliche Rechte. Diefe Bevölkerung ift ohne Ausnahme einer Niedermetelung ausgesett, die Flüsse sind ge= rötet von den Strömen Blutes, Frauen find der Schande preisgege= ben, und die jum Rriegsbienst taugliche Bevolkerung ift ins Feld ge= schickt worden, um für die Schaffung eines "Groß=Serbien" zu sterben. Es genügt, daß jemand in Mazedonien sich als Bulgare ausgibt, um wie ein Hund totgeprügelt zu werden. So groß ist der Haß Serbiens gegen Bulgarien. Nach dem Kriege waren die Serben so arrogant ge= worden, daß die Durchreise eines Bulgaren durch Serbien, gang gleich, wer er war, direkt lebensgefährlich war, weil in diesem Staat, der nach dem Organ unserer Regierung "Narodni Prava" von Lügnern regiert wird, für den Bulgaren keine Gesetze bestehen. Wenn wir unsere Bruder in Mazedonien nicht schneller von dem unerträglichen, grausamen und blutigen Joche befreien, wird in diesem rein bulgarischen Lande kein Bulgare mehr übrig bleiben. Die Sachen liegen überhaupt jo, daß Bulgarien neben einem "Groß=Serbien" unmöglich existieren kann, da dieses, welches Anspruch auf unser Land bis zum Jantra erhebt, uns fortwährend herausfordern wird, bis es uns vernichtet.

Es frägt sich nun, wie kommt Serbien zu der Kühnheit, sich so seindselig gegen Bulgarien zu benehmen? Die Antwort ist klar: durch Rußland, welches um jeden Preis ein "Groß=Serbien" erreichen will, das Bulgarien vernichten und ihm, Rußland, gleichzeitig helsen soll, Konstantinopel und die Meerengen zu erobern. Serbien ist das liebe Kind Rußlands und seiner Berbündeten, die nach Mitteln und Wegen suchen, um es so schnell als möglich groß zu machen. Unter diesen Bedingungen wird Rußland selbstverständlich niemals einverstanden sein, Serbien zugunsten Bulgariens zu schädigen: besonders jett nicht, wo Serbien im Berein mit Rußland seit einem Jahr gegen den Feind Rußlands, Österreich=Ungarn, mitkämpst und wo Rußland Tausende von Beweisen hat, daß vor allem für Serbien gearbeitet werden muß. Wir

haben 1913 gesehen, wie Rußland wegen Serbien seinen Verpflichstungen nicht nachkommen und Serbien nicht zur Einhaltung seiner Vertragspflichten anhalten wollte, und wie es auf Rumänien eingeswirkt hat, uns zu übersallen, nur um ein "Groß-Serbien" zu errichten. Wir sehen auch jetzt, wie Rußland auf keinen Fall etwas gegen den Willen Serbiens unternehmen will. Wir kennen nicht den Wortlaut der berühmten Note, welche der Vierverband der bulgarischen Negiezung übergeben hat; aus dem aber, was man gesprochen und in den Zeitungen geschrieben hat, ersieht man:

- 1. daß uns Rußland und seine Verbündeten nichts für unsere Neutralität geben, dagegen aber verlangen, daß wir uns möglichst bald an dem Krieg beteiligen.
- 2. daß Bulgarien seine Armeen dem Bierverband zur vollen Bersfügung überlassen soll, der sie kommandieren und dorthin senden will, wo er es für gut findet;
- 3. daß die bulgarische Armee Konstantinopel erobern und dann Rußland übergeben muß und
- 4. gegen all dieses gestattet man Bulgarien, daß es das Territorium bis zur Linie Enos-Midia behält und verspricht ihm einige ganz unklare und unzureichende Kompensationen in Mazedonien, doch nur für den Fall, daß Serbien genügend von Österreich kompensiert wird.

Das bedeutet: Gebt eure Armee, damit wir sie mit unseren wilden Horden bermischen und sie auf den verschiedenen Kampsplätzen dem Untergange preisgeben, und wenn dann Serbien groß geworden und es Südungarn, Kroatien, Dalmatien, Bosnien und die Herzegolvina, sowie Albanien, genommen haben und zu einem 15= bis 20=Millionensstaat angewachsen sein wird, wird Bulgarien ein kleines Stück Land in der Gegend von Stip und Kotschina abgetreten erhalten.

Bei dieser Gelegenheit tritt am deutlichsten hervor, wie stark der Vierverband an Serbien gebunden ist, wie er dieses zur Nachgiebigkeit nicht überreden will, und wie er unsere gesetzlichen Forderungen versspottet. Der Vierverband ist bekannt durch sein Lärms und Alarms machen. Es ist auch bekannt, daß man während unserer letzten Anleiches verhandlung geheime Noten veröffentlicht hat, daß man sich sogar in unsere inneren Angelegenheiten einmischte, nur um Unruhen im Lande hervorzurusen und um Bulgarien für den Vierverband zu gewinnen. In dieser Beziehung arbeiten Deutschland und Österreich ruhig und ohne Lärm, so daß wir ihre Vorschläge an Bulgarien zwar nicht in allen

Einzelheiten genau kennen, jedoch aus dem, was wir in ihren Zeitungen gelesen und was uns gut unterrichtete Personen gesagt haben, können wir mit Sicherheit behaupten, daß die Versprechungen Deutschlands und Österreich-Ungarns an Bulgarien für seine Neutralität in der Hauptsache die folgenden sind:

- 1. gang Mazedonien, einschließlich Stopie, Bitolia, Ochrid ufw.
- 2. Freundschaftliche Vermittelung zwischen Bulgarien und der Türkei zum Zwecke der Abtretung der Linie nach Dedeagatsch und des westlich am rechten Marikaufer gelegenen Territoriums. Diese Einisgung mit der Türkei erwartet man in kurzer Zeit.

Noch weitergehende territoriale Versprechungen auf Kosten Serbiens haben uns die Zentralmächte für unsere aktive militä = rische Mithilse gemacht. Diese Versprechungen entsprechen unserem Verlangen, längs der Donau eine gemeinschaftliche Grenze mit Österreich = Ungarn zu haben. Der zegenwärtige Krieg hat gezeigt, wie unbedingt notwendig es ist, daß wir direkt und unmittelbar mit Ungarn eine Verbindung haben müssen, um von einem verrückt gewordenen Serbien unabhängig zu sein. Aber auch andere Teile von Alt-Servien sind uns in Aussicht gestellt worden.

Man sieht hier deutlich, daß der Vierverband gegen geringe, un= genaue und zweifelhafte Vorteile von uns große Opfer fordert, und daß Deutschland und Österreich-Ungarn uns deutlich und kategorisch zu berftehen geben, was sie uns gegen unbergleichlich geringere Opfer von unserer Seite geben wollen. Doch die Frage hat auch eine andere Seite. Wir glauben überhaupt an keine Versprechungen mehr und noch weniger an folche des Vierverbandes, der Stalien als Berbündeten aufnahm, welches auf eine so hinterlistige Art sein Chrenwort mit Rüßen trat und einen 33 jährigen Bundnisvertrag gebrochen hat. Wir haben jedoch im Gegenteil vollen Grund, an einen Bertrag mit Deutschland zu glauben, das stets seine Bertragsverpflichtungen erfüllt hat und sich mit der ganzen Welt schlägt, nur um seinen vertraglichen Pflichten gegenüber der österreichisch-ungarischen Monarchie nachzukommen. Serbien kann nur auf Kosten Österreich-Ungarns oder Bulgariens "groß" werden. Ein Groß-Serbien ist von großem Nugen für Rufland, aber zum Schaden Österreich-Ungarns und Deutschlands. Ein Groß=Bulgarien ftort die Interessen und Beftrebungen Ruglands, kann aber für Deutschland und Österreich-Ungarn nur von Ruten sein. Eben deshalb werden diese Staaten, wenn wir mit ihnen halten und ihnen sogar helsen, uns bei der Schaffung eines Groß-Bulgarien behilflich sein, welches unbedingt das ganze jetzige serbische Mazedonien, einen Teil Alt-Serbiens und das ganze türkische Territorium am rechten User der Marita umfassen wird. Die Entwicklung der Ereignisse zeigt uns ganz deutlich, daß weder Rußland noch seine Verbündeten Serbien zwingen und nötigen werden, etwas an Bulgarien abzutreten. Von einer vorherigen Besetzung der uns zugesprochenen Gebiete kann keine Rede sein, da Serbien, abgesehen von einem kleinen Stück Land bei Stip Kotschani, nichts abtreten will und letzteres nur nach dem Kriege, wenn es hundertsach an der adriatischen Küste entschädigt werden wird. Es ist klar, daß der Vierverband, selbst um den Preis eines Konstantinopels, Serbien nicht zwingen will, uns Mazedonien zu geben. Unser Wunsch, unsere Hoffnung, unser Ideal ist aber vor allem Mazedonien und dann erst die anderen Länder, die man uns in Buka-rest gestohlen hat.

Die Erreichung dieses Ideals kann und wird nur dann erfolgen, wenn wir die Reutralität preisegeben.

Ein Groß-Serbien ist für die Existenz Österreich-Ungarns und für den Frieden Deutschlands gefährlich, deshalb wünschen diese Staaten die Schaffung eines Groß-Serbiens nicht und könnten dies auch nicht wünschen. Im Gegenteil, diefer Störenfried des Beltfriedens muß entweder von der Erdfläche verschwinden, oder er muß gezwungen werden, unter Berhältniffen weiter zu leben, die es ihm unmöglich machen, die Welt andauernd in Brand zu setzen. Gerbien bildet überhaupt eine Gefahr für die Menschheit, und kein Kulturmensch kann sein Fortbestehen wünschen. Aus diesem Grunde werden Österreich= Ungarn und Deutschland mit allen Kräften daran arbeiten, um Gerbien unschädlich zu machen. Dies kann jedoch zum Teil nur dadurch geschehen, daß man das ganze Mazedonien und auch einen Teil von Alt=Serbien an Bulgarien gibt. Auf diese Beise verkleinert, wird Ser= vien sich ruhig verhalten müssen; es wird gefügiger werden und sowohl für ung als auch für seine Nachbarn und für die ganze Welt unschäd= lich sein. Daß Deutschland und Österreich-Ungarn nur das Gute von Bulgarien fordern, geht schon aus der Tatsache hervor, daß diese Staaten bei uns bis jett keinen Putsch, keine Aufstände und keine Bürgerkriege hervorgerufen haben, wie es schon mehrere Male die Ruffen gemacht haben. Es genügt, an die Aufftände von Auftschuk

und Silistria zu erinnern, an die Nabottkowsche Bande und an die Entthronung des Fürsten Alexander. Es sei uns gestattet, noch zu besmerken, daß es in Deutschland und Österreichslungarn niemals Emisgranten gab, die auf Kosten dieser Staaten lebten, wie dies in Rußsland der Fall ist, wo einige zehn Bolksberräter herzlichen Empfang gesunden haben und einige Jahre auf Rechnung des asiatischen Despartements leben konnten. Keines Bulgaren Kinder sind auf deutsche und österreichische Staatskosten erzogen worden, wie es mit den Kinsbern reicher Russenspreunde geschehen ist.

Schließlich muffen wir zu einer Mächtegruppe halten, die in dem gegenwärtigen Krieg den Sieg davontragen wird, weil wir nur so die wesentlichen Gebietserweiterungen und unsere weitere Entwicklung iichern können. Aus der Entwicklung der Operationen auf den Kriegs= schauplätzen, sowohl auf der Front gegen Frankreich und Belgien als auf der Front gegen Italien, Serbien und Rußland erkennt man täglich deutlicher, daß der Sieg auf die Seite Deutschlands und Österreich-Ungarns neigt. Wir brauchen uns nicht lange über die Frage aufzuhalten, da es doch für jeden unparteiischen Zuschauer klar bis zur Bewißheit geworden ist, daß Rugland, welches Festungen wie Warschau und Iwangorod verloren hat, bald niedergerungen sein wird, und dann die Reihe an Frankreich, Italien, England und Serbien kommen wird. Deutschland hat bewiesen, daß es in militärischer und materieller hin= sicht jo stark organisiert ist und über solche ungeheure, unerschöpfliche und überlegene Kräfte verfügt, die es ihm gestatten, seine Feinde bald niederzuringen.

Unter diesen Umständen wird Bulgarien gegen sich selbst ein Berbrechen begehen, es wird einfach Selbstmord begehen, wenn es nicht mit den Zentral=mächten hält, weil nur diese es sind, die es uns er=möglichen können, unsere Hoffnungen auf eine Ber=einigung des bulgarischen Bolkes zu verwirklichen.

Warum Bulgarien die Neutralität preisgeben muß.

Vor allem mussen wir bemerken, daß, wenn wir weiter unten dafür plädieren werden, daß es im Interesse Bulgariens liegt, die Neustralität preiszugeben, so wollen wir nicht damit sagen, daß dies gleich geschehen muß, sondern in jenem naheliegenden Augenblick, wenn unsere

Regierung von dem Sieg vollkommen überzeugt sein wird und sichere Garantien besitzen wird, daß die von uns verlangten Gebiete uns auch sicher gegeben werden. Bulgarien muß die Neutralität niemandem zusliebe preisgeben, am wenigsten aber dem Slawentum zuliebe, das in seiner Mehrzahl während Bulgariens nationaler Not im Jahre 1913 kaltblütig blieb, sondern nur, wenn es die höchsten Interessen des Landes erfordern. Die Preisgabe der Neutralität muß aus wirtschaftlichen und politischen Gründen erfolgen.

Bulgarien hat zum Export zirka 80 000 bis 90 000 Zehntonnen-Waggons Mais, Gerste, Weizen, Hafer, Roggen, Sirse, Heu usw. bereit. Dieses Getreide muffen wir so schnell als möglich ausführen, damit wir unseren Sandel beleben, unserem Lande das nötige Gold zuführen, den Landwirten die Möglichkeit geben, ihren Berpflichtungen nachaukommen und um diesen einzigen Reichtum, den wir besitzen, vor dem Berderben zu bewahren, um so mehr, als die Getreidespeicher sich bald mit dem Getreide und Mais der diesjährigen Ernte füllen werden, die eine ausgezeichnete zu werden verspricht. Deutschland und Ofterreich-Ungarn sind bom amerikanischen, ruffischen usw. 3mport abgeschnitten. Das dort zur Ginfuhr gelangende Getreide fann baber auf dem Markt frei verkauft werden und zwar zu einem hohen Preis von 60 bis 80 Lewa pro 100 Kilogramm. Das größte Berbrechen wird Bulgarien begehen, wenn es nicht Magregeln trifft, damit unfer Betreide zu diesen hohen Preisen Absat findet. In Aufland gibt es viel Betreide, und die Preise find dort niedrig, da die Ausfuhr fehlt. In Stalien, Frankreich und England find die Preise allerdings gestiegen, doch diese Preissteigerung wird durch die hohen Bersicherungsprämien verschlungen, so daß der Landwirt vergleichsweise nur einen sehr kleinen Nuten aus diesen erhöhten Preisen ziehen kann. Wenn wir daher unfer Getreide nach Stalien, Frankreich und England ausführen, werden wir nur in geringem Mage die hohen Preise ausnützen und werden auf jeden Fall nicht einmal die Sälfte von dem bekommen, was wir erzielen könnten, wenn wir das Getreide nach Deutschland und Bfterreich-Ungarn ausführen würden. Wir sagten schon, daß wir zur Ausfuhr etwa 80 000 bis 90 000 Waggons verschiedener Getreide= arten bereit haben werden. Wenn dieses Getreide nach den genannten beiden Staaten ausgeführt wird, so wird es Bulgarien zirka 360 Mill. Lewa einbringen, eine Summe, die zweimal größer ist, als unsere Besamtausfuhr in den besten Jahren sein kann.

Über Barna und Burgas werden wir nichts ausführen tönnen, sondern nur über Zaribrod nach Serbien, über Adrianopel nach der Türkei und Dedeagatsch, und über Rustschuk und Rumänien nach Öster= reich-Ungarn und Deutschland. Über diese Ausfuhrstellen können wir täglich nicht mehr als zusammen 75 bis 80 Waggons ausführen. Das bedeutet, daß wir volle drei Jahre brauchen werden, um das jetige Getreide auszuführen, ohne dabei die diesjährige Maisernte zu rechnen, die wir in ein bis zwei Monaten hereinbekommen werden. Bir würden außerdem die jetigen hohen Preise des Getreides nicht ausnützen können. Niemand kann die Preise voraussagen, die das Getreide nach Beendigung des Krieges haben wird, da hier verschiedene Faktoren mit= ipielen, die jest nicht einmal annähernd vorausgeschen werden fönnen. Die Preise werden wahrscheinlich etwas höher sein als die normalen, aber die jetigen hoben Preise des Getreides in Ofterreich-Ungarn und Deutschland werden sich nicht halten können und werden um etwa zwei Drittel fallen. Wenn wir also jest nicht unser Getreide ausführen und die hohen Preise ausnüten, jo wird es nachher zu spät jein; die Preise werden fallen und unsere Bolkswirtschaft wird hunderte bon Millionen berlieren, die fie jest gewinnen kann.

Überhaupt werden wir mit der Regelung der Getreideausfuhr gerade jest nach Bulgarien solche ungeheure Summen hereinbekommen, daß unsere Volkswirtschaft einen noch nie dagewesenen Aufichloung nehmen und das Land so einen Fortschritt machen wird, daß alle Bunden aus dem Kriege verschwinden werden. Bulgarien kann am leichtesten sein Getreide auf dem Donauweg ausführen, wie dies früher geschah, als es noch keine Gisenbahnen und keine Säfen wie Barna und Burgas gab. In der Richtung nach der Donau haben wir fünf Eisenbahnstrecken: Lompalanka, Somovit, Sistow und zwei nach Rustichuk. Wenn wir auf jeder Strede 35 Waggons täglich rollen laffen, werden wir im ganzen 175 Waggons haben. Außerdem werden die Dörfer im Biddiner Bezirk, wo es noch gar keine Bahnen gibt, durch Juhrwerke täglich mindestens 100 Waggons befördern, so daß wir dann mindeftens 275 Waggons täglich ausführen können. Obwohl auch dies nicht genügen wird, so ist es doch immer etwas, im Bergleich zu dem, was wir jest über Dedengatsch, Zaribrod und Rustschuk ausführen können. Wir sind sogar sicher, daß, sobald die Bevölkerung ihre Feld= arbeiten beendet haben wird und sich lebhafter mit der Getreidezujuhr nach den Donauhäfen befassen kann, die gesamte Ausfuhr bis

auf 300 Waggons erhöht werden kann, das ist so viel, wie in der Hochsaison in normalen Zeiten über Barna, Burgas und die Donauhäfen ausgeführt wird. Der genannte Fluß ist international und neutral und kann nach den internationalen Abmachungen und Verträgen von jedem benutt werden. Jest haben jedoch Serbien und Rugland sich das Recht zugeeignet, ihn allein auszunüten. Diese Staaten trans= portieren täglich auf der Donau allerlei Material, Proviant, Muni= tion usw. und gestatten Bulgarien nicht, sich dieses Flusses zu bedienen, auf den es ebensoviel Anrecht hat als fie. Auch aus diesem Beifpiel geht klar hervor, daß Rugland uns Sindernisse in den Weg legt und es nicht zuläßt, daß wir uns frei entwickeln, weil dies nicht in seinem Interesse liegt. Bei der Öffnung des Donauweges kann und muß Bulgarien nur auf die Hilfe Bfterreich-Ungarns und Deutschlands hoffen, weil dies auch im eigenen Interesse dieser Staaten liegt. Bulgarien muß den freien Ausgang aus der Donau bekommen, da es jonft ersticken müßte, sein Nationalbermögen zugrunde gerichtet würde und seine Bevölkerung großen Mangel leiden mußte. Wir spuren schon jett großen Mangel an den verschiedenen Importartikeln, deren Preise außerdem jo schnell steigen, daß Bulgarien bereits einer belagerten Festung gleicht, und es werden hier bald einige der notwendigsten Sachen für die arme Bevölkerung unkäuflich sein. Wir erwähnen nur den Bucker, Sohlleder, Stoffe, Manufakturwaren, Eisenwaren, Maschinen usw. Alles das muffen wir einführen, wenn wir leben wollen. Diese Einfuhr kann aber nur über die Donau erfolgen. Folglich muffen wir die Donau für unsere Ginfuhr unbedingt haben. Bir sind jest in unseren Beziehungen zu Besteuropa gang bon Rumanien abhängig, und dieses Land kann mit uns nach Willkur und Laune handeln, wie es will. Die Öffnung der Donau wird uns gänzlich unabhängig von Rumänien machen und uns die Möglichkeit geben, unmittelbar mit Österreich-Ungarn in Verbindung zu treten und diesem Staate alles, was wir im Überfluß besitzen, zu liefern und von ihm oder durch ihn all das zu beziehen, was wir nötig brauchen.

Von der Öffnung der Donau will Serbien nichts hören. Gben deshalb müssen wir den Donauweg mit Gewalt im Einverständnis mit Öfterreich-Ungarn und Deutschland freimachen. Dies bedeutete allerdings in Konflikt mit dem Bierverband zu treten, da dieser es nie zulassen wird, daß wir uns allein mit Serbien auseinandersetzen, sondern die Partei Serbiens ergreisen und sich als im Kriege mit

uns befindlich betrachten wird. Wir brauchen uns aber davor gar nicht zu fürchten, da der Vierverband bald niedergerungen und dem Willen Deutschlands und Österreich-Ungarns unterworsen werden wird. Wir haben nur nötig, uns mit Rumänien zu verständigen, uns von dieser Seite zu sichern und den Serben Mazedonien und alle anderen Gebiete, durch die es uns den Donanweg versperrt, wegzunehmen, um uns von der serbischen Bevormundung freizumachen und die Möglichkeit zu erhalten, unmittelbar mit der Kulturwelt in Verbindung zu treten.

Aus dem bisher Gesagten geht klar hervor, daß Bulgarien, um in diesen Zeiten ein freies unab= hängiges Leben zu führen, die Reutralität preis= geber muß, indem es Mazedonien befreit und fich den Donauweg sichert. Wenn Bulgarien dies nicht tut, so ist es dem wirtschaftlichen Erstickungstode ausge= jest; es wird Hunderte von Millionen seines nati= onalen Bermögens verlieren und, statt jest ungeheure Goldmengen anzuhäufen, die ihm die Möglich = feit geben werden, sich zu stärken und zu festigen, um auch die stärksten wirtschaftlichen Rrisen zu über= winden, wird es sich selbst derjenigen Mittel ent= blößen, die für seinen wirtschaftlichen Fortschritt unbedingt nötig find, und es wird mindestens zu einem langen Stillstand verurteilt sein, wenn nicht zu einem wirtschaftlichen Verfall.

Unsere Aussenfreunde verlangen, daß wir mithelsen sollten, Konstantinopel zu erobern, um die Dardanellen zu öffnen. Dies, sagen sie, sei für unsere Aussuhr viel wichtiger als die Öffnung der Donau. Welche Verblendung! Als ob die Dardanellen bloß für uns geöffnet würden! Nein, dieselben werden für Rußland geöffnet, das auf den Weltmarkt seine ungeheuer großen Getreidevorräte zweier Erntejahre bringen will, so daß für Bulgarien auf diesem Markt überhaupt kein Plat mehr übrig bleiben wird. Außerdem werden die Preise fallen, Rußland wird uns jede Schwierigkeit bereiten und ebentuell auch die Dardanellen sperren, um die Konkurrenz zu beseitigen. Wir würsen also auch in diesem Falle Tausende von kostbaren Menschenopfern nicht für bulgarische, sondern für russische Interessen bringen.

Warum aber muß Bulgarien seine Reutralität aus politi= ichen Gründen preisgeben? Wir haben früher auseinandergeset, welche Versprechungen uns die Zentralmächte Deutschland und Ofterreich-Ungarn für unsere Neutralität gemacht haben. Aber folgt daraus auch der Schluß, daß wir unsere Pflicht gegenüber unserem Baterlande erfüllen, wenn wir auch fünftig nur Buschauer bleiben in einem Rampf, in dem unsere höchsten Interessen auf dem Spiele stehen? Bir meinen, daß man dem bulgarischen Bolke nicht klar und kategorisch genug sagen kann, daß der europäische Krieg und der siegreiche Rampf Deutschlands und Ofterreich-Ungarns nur Vorbereitungsarbeiten find, und daß gleich nach Beendigung dieser Borbereitungs= arbeiten Bulgarien gegen Serbien marschieren muß. Denn abgesehen davon, daß unfer politisches Interesse es uns zur Pflicht macht, an dem endgültigen Sieg Deutschlands und Österreich-Ungarns mitzuarbeiten und es unseres Bolkes unwürdig wäre, allein der Rraft anderer die Erreichung eines Zieles zu überlaffen, das alle Bulgaren ohne Ausnahme als höchstes nationales Ideal austreben, verlangt die furchtbare Lage unserer mazedonischen Brüder, daß die Riederwerfung Serbiens beschleunigt und durchgeführt wird, ehe der lette mazedo= nische Bulgare niedergemetelt und Mazedonien, dieses unglückliche Land, nur mehr ein Trümmerhaufen ift. Wir dürfen auch nicht bergeffen, daß uns die Zentralmächte für unfere aktive Hilfe fehr wichtige und größere territoriale Bersprechungen gemacht haben als für unsere bloße Neutralität. Es ist selbstverständlich, daß Deutschland und Österreich-Ungarn an der Schöpfung eines Groß-Bulgarien um jo freudiger mitarbeiten werden, wenn wir ihnen durch die Tat beweisen, daß wir zu ihnen halten, das ist, wenn wir vereint mit ihnen Serbien ver= nichten.

Bulgarien kann und darf auch nicht isoliert, ohne einen mächtigen Beschützer dastehen, weil es von Feinden umgeben ist, die nur darauf lauern, um es im günstigen Moment zu berauben. Es ist erwünscht, daß wir Bulgaren einen solchen Beschützer besitzen, wie Serbien ihn in Außland hat. Von Außland zu erwarten, daß es uns ebenfalls unter seinen Schutz nimmt wie Serbien, wäre naiv. Niemand kann gleichzeitig die Interessen Serbiens und Bulgariens schützen, da dies ein Ding der Unmöglichkeit ist und außerdem von Bulgarien auch nicht gewünscht werden kann. Im Jahre 1913 hat Außland gleichzeitig die Interessen Serbiens und Bulgariens wahrgenommen, und wir haben gesehen, daß der Schutz Außlands damals in der Beraubung Bulgariens und Vergrößerung Serbiens um das Doppelte auf Kosten Bulgariens zum Auße

druck kam. Dies würde auch in Zukunft der Fall sein. Es ist klar, daß Bulgarien einen Selbstmord begehen würde, wenn es sich dem Schuke Rußlands anvertrauen würde.

Es gibt viele bei uns, die aufrichtig glauben, daß wir uns auf England verlaffen können, weil es Intereffe daran hat, uns als Gegengewicht gegen Rugland zu benüten. Diese Leute befinden sich im Brrtum, denn sie wissen nicht, wie egoistisch der Engländer ift, wie brutal er gegen die fremden Interessen handeln kann, wenn es sich um den Schut seiner eigenen handelt, und sie bedenken nicht, daß England und Aufland sich bereits vollständig über die Dardanellen dahin geeinigt haben, daß letzteres einen kleinen Landstreifen bon Rumänien, Bulgarien und der Türkei längs des Ufers am Schwarzen Meere erhält, während die Inseln im Besitze Englands verbleiben. Rufland wird auf diese Weise auch einen Landweg nach Konstanti= nopel besitzen. Bei einem Erfolg des Bierverbandes bekommt Rußland also nicht nur Konstantinopel, sondern auch Barna und Burgas. Diese Enthüllungen müffen jedem Bulgaren die Augen darüber öffnen, daß England für Bulgarien nicht der Beschützer ist, wie viele es glauben, sondern daß es jederzeit bereit sein wird, uns zu opfern, wenn dies seine Interessen fordern. Wir können überhaupt nicht einsehen, inwiefern unsere Interessen mit denjenigen Englands übereinstimmen. Folglich ist es auch nicht England, welches unfere Intereffen schützen wird, und an das wir unfer Schicksal binden muffen, um fo mehr, da es heute der Berbundete bon Rufland ist und daher so handeln wird, wie ihm dieses, welches ja die größeren Intereffen am Balkan hat, diktieren wird. Die Intereffen diktieren jedoch das Fortbestehen Groß-Serbiens, das auf dem Balkan das Wort führen soll und nicht ein "erniedrigtes", aber immerhin noch nicht "vernichtetes" Bulgarien. (Anspielungen auf die in der bulga= rischen Preise oft kommentierten Worte des ruffischen Ministers des Außeren, daß Rußland eine "allzu große Erniedrigung" Bulgariens nicht zulassen wird.)

Für Bulgarien bleibt so nur übrig, sich an De ut sich land zu wensen und sein Schicksal mit dem Schicksal Deutschlands zu verknüpfen. Es fragt sich nun, ob dies möglich und für Bulgarien annehmbar und nützlich ist. Deutschland benötigt vor allem Freunde und treue Bersbündete, und zwar nicht nur jetzt während des Krieges, sondern auch

nach dem Kriege, da mit dem Abschluß des Friedens der wahre Frieden noch nicht hergestellt sein, sondern im Gegenteil eine fieberhafte Kriegs= vorbereitung noch weiter stattfinden wird, da derselbe Krieg jeden Moment wieder anfangen kann. Die Briechen und Rumanen haben fich als sehr untreue Freunde und Berbündete erwiesen, und Deutschland dürfte kaum in nächster Zeit mit ihnen einen Bund schließen. Die Türkei genügt Deutschland nicht; darum wäre es im Interesse Bulgariens und Deutschlands, daß sie beide ein Bündnis schließen. Wir haben schon gesehen, daß Bulgarien in wirtschaftlicher Beziehung mit Deutschland eng verbunden ist und dieses durch die Tat bewiesen hat, daß es den wirtschaftlichen Aufschwung unseres Landes wünscht. Wenn dies jo ift, so versteht es sich von felbst, daß Deutschland auch unsere friedliche und sichere wirtschaftliche und politische Entwicklung wünscht, da Sandel und Industrie sich ja nur dann entwickeln können, wenn die friedliche und sichere politische Lage gegeben ist. Die Interessen Bulgariens stimmen zurzeit mit den deutschen Interessen vollkommen überein und freuzen sich nirgends.

Beil sich Deutschland andererseits als ein so treuer Berbündeter gezeigt hat, auf den man bauen kann, weil es uns ganz Mazedonien verspricht und noch wertvollere Rompensationen für unser Einsgreisen gegen Serbien, weil die rechtzeitige Berswirklichung der bulgarischen Ideale nur möglich ist, wenn wir die Reutralität preisgeben, weil es wünsichenswert ist, daß Bulgarien nach Mazedonien geht, bevor der letzte Bulgare im Blut erstickt worden ist, müssen wir die Reutralität preisgeben, unser Schicksal an dasjenige Deutschlands und Österreichsunsgarns knüpsen, die uns so schützen werden, wie jetzt Rußland Serbien beschützt, und gegen Serbien zieshen, um unsere Brüder, die unter dem unerträgslichen Jocheseufzen, von der Anechtschaftzubestreicn.

Schlußfolgerung.

Aus dem bisher Gesagten geht hervor, daß die Neutralität uns bis jett Borteile gebracht hat, daß wir aber durch sie allein die nativnale Einigung nicht erlangen können, daß wir deshalb die Neutralität im gegebenen Moment preisgeben muffen, daß uns unsere wirtschafts lichen und politischen Berhältnisse zwingen, gemeinsam mit Österreichsungarn und Deutschland zu marschieren, und daß nur die letztgenannten Staaten uns helsen können, unsere nationalen Jbeale zu berwirklischen und unsere Einigung zu erzielen.

Wir müssen jedes Gefühl beiseite lassen und "aus heiligem Egoissmus" im gegebenen Augenblick mit Österreich-Ungarn und Deutschsland marschieren, ihnen in diesem mächtigen Kampse mithelsen, um ein Groß-Bulgarien herzustellen. Tun wir dies nicht, so arbeiten wir vielleicht indirekt an der Schaffung eines Groß-Serbiens mit, neben dem wir unmöglich bestehen können.

Der Weg zu einem "Groß-Bulgarien" — nach Bitolia, Ochrid, Prilep und Skopie führt über Nisch und Belgrad.

Zur Frage einer Wirtschaftsgemein= schaft zwischen Mitteleuropa und Rumänien.

Von

D. Rottmann (Bufarest).

Inhalt.

																Seite
Rapitel	I.	Die	den	Zentralm	äch	ten	aı	นริ	den	n	Anj	djlı	ısse	Rı	1=	
mänien	ıŝ	erwad	hfene	n Vorteil	e											481
Rapitel I	I.	Die	Doi	1aufrage	. •											490

Rapitel I.

Die den Zentralmächten aus einem Anschlusse Rumäniens erwachsenen Vorteile.

Die Frage einer Wirtschaftsgemeinschaft zwischen den Zentralsmächten und Rumänien ist keine neuen Datums. So soll Österreichsungarn, soweit man bei uns ersahren kann, da die Angelegenheit nie in der Literatur und Össentlichkeit besprochen worden ist, östers an Rumänien mit dem Borschlag herangetreten sein, sich einer eventuellen mitteleuropäischen Wirtschaftsgemeinschaft oder bloß Österreichsungarn anzuschließen. Dieser Borschlag soll aber immer rumänischerseits aus politischen Gründen zurückgewiesen worden sein.

Um die Bedeutung und Tragweite einer eventuellen deutsch-österreichisch=ungarisch=rumänischen (kurz: deutsch=rum.) Wirtschaftsgemein= schaft 1 würdigen zu können, ist es angebracht und auch notwendig, durch den Hinweis auf die Statistik der handelspolitischen Beziehungen zwischen den Zentralmächten und Aumänien in den letten Jahren eine feste Grundlage für die weitere Erörterung zu gewinnen 2. Man wird dadurch auch leichter die Raufkraft der rumänischen Bevölkerung und die Bedeutung des rumänischen Marktes für deutsche baw. österreichischungarische Industricerzeugnisse bemessen können. Gine statistische Beleuchtung unseres Ausfuhrhandels ist hier nicht am Plate, denn es handelt sich jest nur darum, die Vorteile zu kennzeichnen, die den Zentralmächten erwachsen könnten. Es steht aber fest, und das ist bon besonderer Wichtigkeit, daß unsere Getreideausfuhr, die 85 % bzw. 90 %, dem Quantum und dem Werte nach unseres Ausfuhr= handels im Werte von 691 720 408 Lei ausmacht, bis jest einen berhältnismäßig geringen Markt bei den Zentralmächten gefunden hat. Berücksichtigt man aber die Statistik des Einfuhrhandels Rumäniens,

¹ In ausführlicherer Weise find biese Fragen von mir in der Schrift "Viitorul economic al României" Bukarest 1915 (Die wirtschaftliche Zukunft Rumäniens) behandelt worden.

² Bgl. Antonescu, Handelspolitik Rumäniens. 1915. Schriften 155. II.

jo kann man gleich einsehen, welch hervorragende Rolle gerade die Zentralmächte in bezug auf Bersorgung Rumäniens mit den versichiedensten Roh-, Hilfsstoffen, Fabrikaten und besonders Maschinen, spielen. Ich werde zuerst eine allgemeine kurze Übersicht oes Anteils der wichtigsten Länder an der Einfuhr nach Rumänien geben.

Anteil der wichtigsten Länder an der Einfuhr nach Rumänien. (Rumänische Statistif.)

Jahres:	Öfterr.	Ungarn	Deut	jchland	Eng	gland	Fra	ntreich
durch:	in Mill.	in % ber	in Will.	in % ber	in Mill.	in % der	in Mill.	in % ber
jchnitt	Lei	Gef.=Cinf.	Lei	Ges.=Einf.	Lei	Gef.=Ginf.	Lei	Gej.=Einf.
1876—1880	135,57	51,44	23,34	8,86	45,00	17,07	23,37	8,87
1881—1885	134,80	45,95	38,16	13,01	56,94	19,41	24,07	8,20
1886—1890	59,98	18,15	92,82	28,09	88,56	26,80	28,01	8,48
1891—1895	94,37	28,90	113,75	28,80	87,16	22,07	33,58	8,50
1896—1900	92,70	28,37	90,42	27,67	63,89	19,55	22,78	6,97
1901—1905	80,90	27,06	85,24	28,52	50,17	16,78	17,33	5,80
1906—1910	100,68	24,62	138,70	33,92	62,78	15,35	22,48	5,50

Jahres=	Italien	Türfei	Belgien	Schweiz		
durch- schnitt	in Mill. in % ber Lei Ges.=Ginf.	in Mill. in % der Lei Gef.=Einf.	in Mill. in % ber Let Gef.=Einf.	in Mill. in % ber Lei Ges.=Ginf		
1876—1880 1881—1885 1886—1890 1891—1895 1896—1900 1901—1905 1906—1910	1,27 — — — — — — — — — — — — — — — — — — —	11,13 4,22 11,91 4,06 9,85 2,98 14,24 3,61 13,25 4,05 10,64 3,56 14,84 3,63	1,21 — 1,58 17,15 5,19 19,86 5,08 11,19 3,42 6,12 2,05 12,67 3,10	2,29 — 13,48 4,08 6,83 1,73 3,97 1,21 5,82 1,95 7,42 1,81		

Aus dieser statistischen Tafel kann man die Tatsache sessstellen, daß die Zentralmächte unsere wichtigsten Lieseranten sind. Über 55 % sür die Periode 1906—1910 der Gesamteinfuhr kommt aus Deutschsland und Österreichsungarn. Angesichts dieser Sachlage wird man wohl der Frage eines deutschsrumänischen Wirtschaftsbündnisses von deutscher Seite Interesse entgegenbringen. Um die Entwicklungsmöglichkeiten und die Aufnahmefähigkeit des rumänischen Marktes besser zu würdigen, ist es noch notwendig, auf Grund der deutschen Ausschrftatistist seszuschellen, wie stark die Aussuhr nach Rumänien in den letzten Jahren zugenommen hat.

Die deutsche Ausfuhr nach Rumänien betrug 1900 rund 22.5 Millionen Mark, Edelmetallausfuhr ausgenommen. 3m Jahre 1910 betrug fie 65,7 Mill. Mt. und im Jahre 1913 erreichte fie die stattliche Summe von 140 Mill. Mt. Alfo innerhalb 13 Jahren hat die deutsche Ausfuhr nach Rumänien um 622 % zugenommen. Diese Zahl ist ge= nügend beweiskräftig, um die Aufnahmefähigkeit des rumänischen Marktes voll zu würdigen. Beranschlagt man die Gesamteinfuhr nach Rumänien per 1913 auf 650 Mill. Lei (es liegen mir keine Daten bor), so ergibt sich für Deutschland ein Prozentsatz von etwa 34 %, wenn man annimmt, daß die 140 Mill. Mk. (173 Mill. Lei) auf Grund rumänischer Statistik etwa 220 Mill. Lei ausmachen würden, infolge der Transport= und anderer Rosten. Bon diesen 140 Mill. Mt. entfallen auf: Erzeugnisse der Land= und Forstwirt= ichaft 5,706 Mill. Mt.; chemische und pharmazeutische Erzeugnisse 19,989 Mill. Mk.; Wolle, Baumwolle und wollene Kleider 14,3 Mill. Mt.; Leder, Lederwaren, Kürschnerwaren 7,067 Mill. Mt.; unedle Metalle und Waren daraus 50,030 Mill. Mk.; davon A) Eisen und Eisenlegierungen 40,389 Mill. Mt.; B) Rupfer und Rupferlegierungen 6,000 Mill. Mf.: Maschinen, elektrotechnische Erzeugnisse, Fahrzeuge 26,209 Mill. Mk., davon a) Maschinen 17,637 Mill. Mk.; b) elektrotechnische Erzeugnisse 3,819 Mill. Mk.; c) Fahrzeuge 4,420 Mill. Mk.

Das sind die Hauptposten der deutschen Warenaussuhr nach Rumänien. Also fast lediglich Metalle, besonders Sisen und Industrieserzeugnisse. Allein Kriegsmunition im Werte von 18 Mill. Mk. Was Österreichsungarn anlangt, so werde ich die Jahre 1905 und 1910 versgleichen, also vor und nach Abschluß der Handelsverträge mit Rumänien. Übrigens kann man die Aufnahmefähigkeit des rumänischen Marktes für österreichischsungarische Waren auch auf Grund der vorher angegebenen rumänischen Sinfuhrstatistik würdigen, da die Untersichische zwischen der österreichischen und rumänischen Statistik infolge der geringeren Transportkosten auch tatsächlich geringer sind. Auf Grund österreichischer Statistik wurden 1905 Waren nach Rumänien im Werte von 81,732 Mill. K ausgeführt und 1910 solche im Werte von 109,987 Mill. K. Also eine Zunahme von etwa 33 %.

Rach Barenkategorien gestaltete sich die Ausfuhr Österreich-Ungarns nach Rumänien per 1910 folgendermaßen:

Baumwollgarne	4,658	MiA.	K	Rautschufwaren 1,358 Mill. I	Z
Baumwollwaren	11,271	,,	,,	Konfettionswaren . 2,697 "	,
Chemische Hilfsftoffe u.				Lederwaren 1,583 " "	,
Produtte	2,220	"	,,	Maschinen 8,450 " "	,
Gifen und Gifenwaren	12,433	"	"	Metallwaren 3,105 "	,
Felle und Häute	3,049	"	,,	Schiffe 2,430 " "	,
Glas u. Glaserzeugniffe	1,427	"	,,	Wertholz 21,211 " "	,
Holzwaren	1,657	,,	,,	Wollwaren 8,648 " "	,
Jutegewebe	1,849	,,	"		
				1	

Nachdem ich die handelspolitischen Beziehungen Rumäntens zu den Zentralmächten statistisch beleuchtet habe und zum Ergebnis ge-langt bin, daß die Zentralmächte unsere hervorragendsten Lieferanten von Industrieerzeugnissen sind, trete ich nun den Borteilen, die der mitteleuropäischen Wirtschaftsgemeinschaft aus dem Anschlusse Kumä-niens erwachsen könnten, näher.

Der ausschlaggebende Grund, der die Zentralmächte zur Bildung einer Wirtschaftsgemeinschaft veranlagt, ist gewiß der einer möglichst gesicherten, stetigen, dauernden Getreide= und Futtermittelversorgung und der eines gesicherten, entwicklungsfähigen Absatgebietes für die industriellen Erzeugnisse. Bas das rumänische Absatgebiet für die industriellen Erzeugnisse anlangt, so kann man dessen Bedeutung aus den obigen statistischen Daten ersehen. Bei der Getreideversorgung handelt'es sich in erster Reihe um qualitativ hochstehenden zur Vermischung mit deutschem besonders geeigneten Beizen und um Futtergerste. Um die Qualität des rumänischen Weizens zu würdigen und einzusehen, ob und inwiefern er den ruffischen Beizen, der mit dem deut= schen bermischt, den letteren backfähiger gestaltet, erseben konnte, er= scheint es angebracht, die Ergebnisse der technischen und chemischen Untersuchungen hier wiederzugeben. Es wurden nämlich technische und chemische Untersuchungen in Zürich und Berlin angestellt, und das Ergebnis ift das folgende:

Technische Analyse.

	Weizen aus der Walachei	Weizen aus der Moldau
Ratürliches Gewicht	80,7 74 38,4 1,5	81 73,8 38,9 1,4

100 to 1 to 100		Vereinig	te Staaten			
Rußland	Argentinien	North	Duluth	Manada	Auftralien	
77,5 71,4 42 2	77.5 69,9 38,6 1,5	77,2 75,3 35,1 2	81 76,1 35 1,5	80 75,9 34,1 2	79,7 70,1 38,7 1,5	

Chemische Analyse.

	Weizen aus der Walachei	Weizen aus der Moldau
Wajjer	11,09 14,11 69,64	11,07 14,23 69,58

	Rußland	Argen= tinien	Vereinigt North	e Staaten Duluth	Ranada	Auftra= Lien
Wasser	11,06	10,96	10,96	11,28	10,97	10,86
	14,70	13,78	13,15	13,29	12,87	13,50
	69,11	69,30	69,94	69,72	70,92	70,88

Auf Grund dieses Ergebnisses werden die Sachverständigen nicht bezweifeln, daß der rumänische Weizen dem russischen gewachsen ist. Jedenfalls steht die Tatsache fest, daß der rumänische Weizen in Mannsheim höher als der russische und der amerikanische bezahlt worden ist. Das kann wohl nur auf die bessere Qualität des rumänischen Weizens zurückgeführt werden. Es besteht, wie aus der Tafel ersichtlich ist, ein Unterschied zwischen dem walachischen und moldauischen Weizen. Der aus Moldau stammende ist, was Gewicht und chemische Eigenzichaften anlangt, dem walachischen überlegen.

Das findet seinen Ausdruck auch in der höheren Bewertung des moldauischen Weizens in Antwerpen und Mannheim. Der Preisuntersichied zugunsten des moldauischen Weizens ist in Antwerpen von 50 bis 100 Fr. per Waggon (10 000 kg), auf den deutschen Märkten von 150 –200 Fr.

Ich hatte vorher betont, daß der ausschlaggebende Grund, der

die Zentralmächte zur Bildung einer Wirtschaftsgemeinschaft veranlagt, der einer möglichft gesicherten Getreideversorgung ift, um die Aushungerungsgefahr in Kriegszeiten zu beseitigen. Nach diesem weltumwälzenden Ereignis wird die Getreideversorgung Deutschlands immer ein schwieriges Problem bleiben. England, um siegreich aus dem industriellen Konkurrenzkampfe mit Deutschland hervorzugehen, wird gewiß auch nach dem Kriege nicht zögern, nach Möglichkeit die Getreide= und Rohstoffversorgung Deutschlands zu erschweren. Auch eine englisch-ruffische wirtschaftliche Annäherung ist nicht ausgeschloffen, was zur Folge eine Erschwerung des Rohstoffbezuges aus Rufland haben könnte. Amerika, infolge seiner gewaltigen Industrialisierung, stellt allmählich geringere Getreidemengen für die Ausfuhr zur Verfügung. Bas Argentinien ausführt, wird zum größten Teil von England absorbiert. Österreich=Ungarn, die Gesamtmonarchie, ist auf Grund zu= verlässiger statistischer Daten längst ein Brotgetreide=Importland ge= worden. Zwar liefert Ungarn große Getreidemengen, aber diese muffen in erster Reihe den Bedarf des industriellen Österreich decken. Sollte auch die Produktivität der ungarischen Landwirtschaft zunehmen, so wird aber gleichzeitig auch die Ausdehnung der öfterreichischen und auch ungarischen Industrie zunehmen. Dadurch kann aber die Sachlage kaum zugunsten einer stärkeren Getreideausfuhr nach Deutschland verschoben werden. Die Besamtmonarchie kommt auf die Dauer für die Betreideversorgung Deutschlands kaum mehr in Frage. Gewiß liefert Biterreich-Ungarn nach Deutschland agrarische Erzeugnisse, wie Gerste, Mald, Bieh, Futtermittel, Solz, Gier im Werte von etwa 280 Mill. Mf. Aber für Deutschland kommt in erster Reihe die Ginfuhr von Beizen und Futtermitteln in Betracht.

Rumänien als hervorragender Weizenproduzent wird gewiß in hohem Maße dem deutschen Bedarf entsprechen können. Der kürzere und vielleicht billigere Donauberkehr, der durch technische Unzulänglichskeiten und eine verkehrsfeindliche Gebührenpolitik in seinen natürslichen Entwicklungsmöglichkeiten gehemmt wird, wird auch zu einer unter günstigeren Bedingungen erfolgenden Getreideversorgung Deutschlands, besonders des industriellen Südwestdeutschlands, beistragen. Da Ungarn den deutschen Getreidebedarf nicht allein zu decken vermag, so kann auch kein Interessengegensatz zwischen Ungarn und Rumänien entstehen. Der deutschsösterreichische Bedarf ist doch so geswaltig, daß er bei weitem die produktive Leistungsfähigkeit Ungarns

und Rumäniens übersteigt. Er könnte leicht auch den bulgarischen und den vielleicht später auftretenden kleinasiatischen Getreideüberschutz aufsnehmen. Wenn also die Nachfrage das Angebot übersteigt, so kann ich mir nicht erklären, wie ein Absatkampf zwischen Rumänien und Unsgarn ausbrechen könnte.

Um diese Bedeutung, die Rumänien für den Wirtschaftsberband erlangen dürfte, in das rechte Licht zu setzen, sind noch einige statistische Daten über unsere Getreideaussuhr am Plate.

Die Statistik des gesamten rumänischen Getreideverkehrs gestaltet iich folgendermaßen:

Jahr	Einfuhr		2. (Ausfuhr	
	Tonnen	Lei	Jahr	Tonnen	Lei
1906 1907 1908 1909 1910	41 021 12 533 33 806 17 807 29 643 52 554	6 372 033 2 653 150 6 429 001 3 806 646 5 957 710 9 773 834	1906 1907 1908 1909 1910	3 281 175 3 224 149 1 761 932 2 187 793 3 230 235 4 017 767	405 411 035 473 341 785 282 446 298 357 587 891 489 821 008 557 653 135

Beizenausfuhr.

	Tonnen	Lei		Tonnen	Lei
1906	1 727 815	231 524 509	1909	857 701	178 401 901
1907	1 151 558	207 264 442	1910	1 841 566	329 619 389
1908	714 501	140 378 103	1911	1 458 399	244 823 761

Wert des ausgeführten Beizen und Wert der Gesamtweizenproduktion.

	Wert der Gesamt- weizenproduktion	Wert der Weizenausfuhr	Prozent der Gefamtweizen- produttion	
1906 1907 1908 1909 1910 1911	—	231.524.509	46,47 53,48 61,08 52,20	

Maisausfuhr.

	Lonnen	-Lei		Tonnen	Lei
1906	603 433	65 774 276	1909	738 964	102 716 058
1907	1 389 717	166 766 139	1910	594 847	69 597 101
1908	735 591	98 569 225	1911	1 555 331	183 218 092

Bert der Gesamtmaisproduktion und Bert des ausgeführten Mais.

	Wert der Gesamtmaisproduktion	Wert ber Olaisausfuhr	Brozent der Gefamtmais= produktion	
1906 1907 1908 1909 1910 1911	Sei 306 925 469 " 262 044 123 " 325 115 081 ", 409 655 547 "	65 774 276 Sei 166 766 139 " 98 569 225 " 102 716 058 " 69 597 101 " 183 218 092 "	32,11 39,20 21,40 44,72	

Aus diesen zwei Tafeln sieht man, wie beträchtlich die Menge ausgeführten Weizens ist. Auch die Maisaussuhr ist eine bedeutende, aber verhältnismäßig gering infolge des großen inländischen Konsums. Was die anderen Getreidearten anlangt, so fallen sie angesichts der hervorragenden Stellung, die die Weizen- und Maisaussuhr in unserem auswärtigen Handel einnimmt, sehr wenig ins Gewicht. So betrug die Roggenaussuhr 1906 nur 184 789 t im Werte von 20 419 228 Lei und 1911 etwa 130 755 t im Werte von 16 605 914 Lei. Für Deutsch- land kommt überhaupt unsere Roggenaussuhr nicht in Betracht.

Beträchtlicher ist schon unsere Gerste= und Haferaussuhr, was für Deutschland von besonderer Bichtigkeit ist angesichts der Bestrebungen, sich von der russischen Aussuhr unabhängig zu machen.

So schwankte unsere Gersteausfuhr zwischen 436 182 t im Werte von 48 402 590 Lei im Jahre 1906 und 475 164 t im Werte von 59 062 921 Lei im Jahre 1911. Für die Haferausfuhr haben wir folgende Daten:

Durch die Zugehörigkeit Rumäniens zum Wirtschaftsverband wird die rumänische Landwirtschaft einen großen Aufschwung erleben und immer imstande sein, den fortwährend zunehmenden deutschen Getreides

bedarf zu decken. Aber zeigt uns die Statistik im Sahre 1908 und 1909 nicht eine gewaltige Abnahme der Ausfuhr infolge der Mißernte und des Bauernaufstandes? Deshalb werden die freihandlerisch Gefinnten wohl dieses Moment der schwankenden rumänischen Ausfuhr als Gegenarqu= ment ins Treffen führen. Sie werden nachzuweisen bersuchen, daß es für Deutschland Selbstmord bedeuten würde, fich vom Auslande abzuschließen und seinen Bedarf möglichst aus Ungarn, Rumänien und der Türkei zu decken. Dem kann man aber entgegenhalten, daß, infolge der gewaltigen Ausdehnung des Wirtschaftsverbandes, der rationellen Ausnutung des Bodens, der intenfiveren Wirtschaftsführung, der Bemässe= rungs= und Entwäfferungsanftalten und anderer dauernder Melio= rationen — alles günstige Folgen, die von der Wirtschaftsgemeinschaft zu erwarten sind – solche Mißernten überhaupt fast unmöglich gemacht werden. Im übrigen dürfte nicht nur bom rein agrarischen, jondern auch vom Standpunkt des Kapitalexportes der Anschluß Ru= mäniens erwünscht sein. Deutschland verfügt noch nicht, wie England und Frankreich, über ein gewaltiges Rolonialreich, wo es seine überschüssigen Kapitalien lohnend anlegen könnte.

Rumänien bildet kraft seines natürlichen Reichtums, des zunehsmenden Fleißes seiner Bevölkerung, der aufblühenden Holzs und bessonders der Petroleumindustrie, das natürliche Anlagegebiet für deutsche Rapitalüberschüsse. Die unmittelbare Nähe Rumäniens ermöglicht auch eine gründlichere Verwaltung und Überwachung der in den verschiesdenen Industrien, Bergwerken und Landwirtschaft angelegten Kapitalien.

Daß ein Aufblühen unserer Industrie und besonders unserer Landwirtschaft, dank der deutschen Kapitalanlagen und der Wirtschaftssgemeinschaft überhaupt, der deutschen Landwirtschaft und der deutschen Industrie nicht schädlich werden könnte, das liegt auf der Hand. Die rumänische Getreideaussuhr ist zu gering (350 000 Waggons Aussuhr gegen 550 000 Waggons deutscher Einfuhr), um der deutschen Landwirtsichaft eine vernichtende Konkurrenz bereiten zu können, wie etwa die amerikanische und russische.

Was unsere Petroleumindustrie betrifft, so hat Deutschland sogar ein starkes Interesse an deren Aufblühen. Erst kürzlich ist in Bahern der "Bahrische Lloyd" ins Leben gerufen worden, gerade um eine bessere Bersorgung der süddeutschen Industrie mit rumänischem Petroleum zu ermöglichen. Beachtet man noch die Entwicklung der deutschen

Flotte und der Luftschiffe einerseits und den hohen Heizwert des Bensins, Petroleums und der Pacura andererseits, so wird man einsehen, welche hervorragenden Borteile den Zentralmächten aus dem Ansichluß Rumäniens erwachsen werden. Da Rumänien keine schwere Cisenindustrie hat, so ist es töricht, von einer rumänischen industriellen Konkurrenz zu sprechen.

Im Gegenteil, infolge des Aufichwunges des rumänischen wertsichaftlichen Lebens, eine Folge der Zugehörigkeit zur Wirtschaftssemeinschaft, wird auch die deutsche Absahähigkeit in Rumänien so gewaltig zunehmen, daß man den Berlust mancher anderer Absahzegebiete wird verschmerzen können.

Das sind in aller Kürze die Vorteile, welche die Zentralmächte, besonders Deutschland, von Rumänien zu gewärtigen haben 3.

Rapitel II.

Die Donaufrage.

man den bisherigen Ausführungen die Notwendigkeit eines wirtschaftlichen Anschlusses an die Bentralmächte entnimmt, fo hängt doch dieser Anschluß praktisch in hervorragendem Maße von der Lösung der Donaufrage und nämlich der Frage des "Eisernen Tores" ab. Das ausschlaggebende Hindernis, welches sich unserer Ge= treideausfuhr nach den Zentralmächten entgegenstellte, waren und sind noch in der Gegenwart die unerschwinglichen Durchgangsge= bühren, die von der ungarischen Regierung für die Benutung des Ranals des Eisernen Tores gefordert werden. Infolge dieser hohen Durchgangsgebühren und des teueren Eisenbahnverkehrs waren wir gezwungen, unsere Getreideausfuhr in eine andere Richtung, nämlich nach dem Meere zu zu lenken. Wenn wir uns dadurch nicht die Borteile haben verschaffen können, die uns nur die Wirtschaftsgemein= schaft verschaffen kann, so haben wir doch dank der erträglichen Gebühren für die Benutung des Sulinakanals (Donaumundung) und des freien Berkehrs durch die Meerengen den Beltgetreidemarkt

³ Was die Borteile für Rumänien anlangt, so kann ich auf meine S. 481 genannte rumänische Studie verweisen. Dort habe ich aussührlich und hoffentlich auch beweiskräftig dargelegt, daß die Zentralmächte und Rumänien gegenseitig aufeinander angewiesen sind, und daß angesichts dieser Lage die Wirtschaftsgemeinschaft zustande kommen muß, um alle Wunden, die der Krieg geschlagen hat, rasch zu heilen.

behalten können. Sollten diese hohen Durchgangsgebühren ferner bon der ungarischen Regierung gefordert werden, so ist kaum noch eine Aussicht vorhanden, daß der Birtichaftsverband mit Rumanien, aus dem solch hervorragende Vorteile beiden Parteien erwachsen, in Erfüllung treten könnte. Dag kein Intereffengegensat zwischen Rumänien und Ungarn besteht, das glaube ich im Laufe der Darstellung hinlänglich bewiesen zu haben. Sollte, abgesehen vom Getreide, das rumänische Petroleum auf der Donau verschifft werden, was auch tatfächlich jett schon geschieht, so sehe ich nicht ein, wie die Interessen Ungarns verlett werden könnten, solange dies nicht über Betroleum= lager berfügt. Wenn die ungarische Regierung die Forderung hoher Durchgangsgebühren durch den Hinweis auf die hohen Kanalbaukosten zu rechtfertigen versucht, so ist diese Rechtfertigung nicht stich= haltig. Sollte die Wirtschaftsgemeinschaft zustande kommen, so werden gewiß alle interessierten Parteien zur Tragung der Kosten beitragen und somit der ungarischen Regierung das Argument streitig machen.

Man kann aber hoffen, daß die ungarische Regierung angesichts der Interessen Deutschlands zur Herabsetzung der bisherigen Durchsgangsgebühren schreiten wird. Dann wird auch unserer Getreideaussthr nach Deutschland auf der Donau nichts mehr im Wege stehen. Diese Frage des "Eisernen Tores" hat in Rumänien viel böses Blut erregt und eine umfangreiche Literatur hervorgerusen. Die wichtigsten Urbeiten sind die unseres ehemaligen Ministerpräsidenten D. A. Sturdza: "Die Frage des Eisernen Tores", Berlin 1899, Puttsammer & Mühlbrecht und die des Herrn D. S. Renitescu, chemaligen Handelsministers: "Die Donau", Bukarest 1903. Daß so hervorzagende Staatsmänner Stellung zur Frage des "Eisernen Tores" nahmen und die Herabsetzung der Durchgangsgebühren sorderten, spricht zugunsten einer Wirtschaftsgemeinschaft. Denn diese Tatsache beweist uns, daß auch unsere leitenden Kreise längst die Notwendigkeit unserer Getreideaussuhr nach Deutschland eingesehen haben.

In diesen Werken weisen beide auf Grund der Bestimmungen des Berliner und Londoner Kongresses nach, daß die ungarische Regiesrung von Europa ein Mandat erhalten hat, lediglich den Bau des Kanals zu unternehmen und Gebühren nur zur Deckung der erwachsenen Kosten zu sordern. Die ungarische Regierung ist aber nicht ermächtigt worden, Gesetze zu erlassen und hohe Durchgangsgebühren zu sordern. Diese mehr einen juristischen Charakter tragende Angelegenheit wird

492 D. Rottmann.

wohl nach dem Kriege friedlich zwischen den interessierten Regierungen gelöst werden. Denn davon hängt das Zustandekommen des Wirtsichaftsverbandes mit Rumänien und Bulgarien ab. Die von der unsgarischen Regierung geforderten Gebühren erreichen eine derartige Höhe, daß sie die natürlichen Hindernisse, die sich durch das Vorhandensein des "Eisernen Tores" dem wirtschaftlichen Verkehr entgegenstellen, bei weitem überragen. Eine aussührlichere Darstellung der Frage des "Sisernen Tores" und der Gebührenhöhe wird die ganze Angelegensheit verständlicher machen. Ich werde aus dem Werke D. S. Renistescu's zitieren. (Das in Anführungszeichen Folgende ist eine Überssehung aus dem Rumänischen.)

"Jest, nachdem ich bewiesen habe, daß Ungarn allein dieses Man= dat nicht bewerkstelligen konnte; daß, wenn man auch zugibt, daß folch ein Mandat seitens der österreichisch-ungarischen Regierung ausschließlich der ungarischen Regierung übertragen worden ift, was aber unmöglich ist, besonders nachdem ich bewiesen habe, daß ihr (der öfterreichischen Regierung) nur das Recht eingeräumt wurde, vorläufig Bebühren zu fordern, um die ihr durch den Kanalbau erwachsenen Kosten zu decken; daß sie (ungarische Regierung) nicht das Recht hatte, diese Bebühren festzuseben; daß dieses Recht nur den den Berliner Rongreß zeichnenden Mächten zufällt, alfo den Mächten, die Ungarn nur das Mandat übertragen haben; daß Ungarn nicht das Recht hatte, Bejete zu erlassen und in den nicht ungarischen Gewässern flufpolizeiliche Macht auszuüben; daß, den borhandenen Vertragsbestimmungen entsprechend, Ungarn nicht das Recht hatte, ganz allein, propio motu. Navigationsanstalten zu gründen, die auch auf fremdem Gebiete die Navigation handhaben; jest, nachdem ich bewiesen habe, daß die technischen Arbeiten nicht bon Erfolg gefront waren; daß fie gar feinen Nuten der Navigation bringen, weder wenn die Gewässer hoch sind, und demnach der Strom zu geschwind, noch wenn die Gewässer in der Sommerzeit zu niedrig find; daß die materiellen Schwierigkeiten noch größere sind als vor Inangriffnahme des Ranalbaues; daß überdies die willkürlichen Erlasse, die nur durch die Übertretung der Verträge verfaßt werden konnten, durch die Anordnung der ausschließlichen Anwendung der ungarischen Sprache verlegend wirken: sollen wir auch die ökonomischen Sindernisse sehen, die durch die Sandhabung des Tarifwesens dem Berkehr entgegengestellt werden. Um uns besser die Söhe der von der ungarischen Regierung festgesetzten

Gebühren vergegenwärtigen zu können, erscheint es angebracht, auch die von der europäischen Kommission bei der Donaumündung gefordereten in Betracht zu ziehen.

"Dieser Bergleich drängt sich auf, um besser den Unterschied einzusehen zwischen der Art und Weise, wie die europäische Kommission bei der Donaumündung und wie Ungarn bei den Stromschnellen und dem "Eisernen Tore" ihre Macht und Besugnisse handhaben.

"Nach dem alten Tarif der europäischen Kommission, der der höchste war, wurde von den Kauffahrteischiffen, die eine geringere Kaspazität als 30 Registertonnen hatten, nichts für die Durchfahrt und Navigation auf dem Flusse entrichtet.

Die Schiffe größer als 300 Registertonnen netto zahlten 3,30 Lei und noch eine Pilotengebühr pro Registertonne . . . 0,45 ,, 3,75 Lei

pro Registertonne. Und die Schiffe, die lediglich bei Sulina beladen wurden, ohne die Donau nach einem inländischen Hasen zu zu besähren, zahlten pro Registertonne 2,80 Lei. Das war der höchste Tarif. Nach dem gegenwärtigen Tarif zahlen die Schiffe, die eine geringere Kapazität als 200 Registertonnen haben, nichts. Den Kaufsfahrteischiffen jeder Größe und Kapazität, die mehrere Fahrten in einem Jahr unternehmen, wird eine Ermäßigung von 15 % gewährt, gleich nach der zweiten Fahrt. Den Postdampfern, die regelmäßig, pesiodischerweise Passagiere befördern, wird eine Ermäßigung von 60 % gewährt. Die Dampfer, größer als 200 Registertonnen, die in einem Hasen an der Donau beladen werden, zahlen einschließlich Pislotengebühr pro Registertonne 1,90 Lei. Und die Schiffe, die bei Suslina beladen werden, zahlen pro Registertonne 1,25 Lei.

"Den ersten Unterschied, den wir zwischen dem Tarif der europäischen Kommission und dem ungarischen Tarif seststellen müssen, ist der, daß bei der Donaumündung der Tarif auf Grund von Nettos Registertonnen sestgestellt wird, während der ungarische Tarif sich nach der Tonne à 1000 kg richtet (Metertonne). Die Registertonne ist aber stets vorteilhafter als die Metertonne, da diese einen geringeren Raum in Anspruch nimmt (Registertonne = 2 m³ 83 cm³). Außer dieser Disservat werden bei dem "Eisernen Tore" vier statt einer Taxe gesfordert.

- 1. Die Tage von 20 Heller pro Metertonne für jeden Dampfer, Schleppkampfer, Schleppkahn, Ruderboot, Segelboot, geladen oder nicht.
- 2. die Tage von 18 Heller pro 100 kg Ware;
- 3. die Tage von 5 Heller pro Gewichtstonne für die Remorfierung des Dampfers;
- 4. die Taxe von 4 Heller pro 100 kg Ware für Remorkierung der Ware, welche sich auf dem Dampfer oder Schleppschiff befindet,

jo daß ein Dampfer, der 1000 t beträgt und der mit 6000 mz Ware beladen ist, bei dem "Eisernen Tore" zahlen muß:

1. 1000 t $ imes$ 20 h pro Metertonne $=$ 200 K; 1 K $=$	
1,064 Lei, aljo	212,80 Lei
2. 6000 mz Ware \times 18 h pro Meterzentner =	
1080 K	114 9 , 1 2 ,,
3. 1000 mt \times 5 h = 50 K =	53,20 ,,
4. 6000 mz $ imes$ 4 h pro Meterzentner $=$ 240 K $=$.	255,48 ,,
Total 1570 K =	1670,48 Lei.

"Die Metertonne kostet also 1 K 57 h oder 1 Lei 67 Bani und eine Registertonne müßte demnach kosten (Registertonne = 2 m³ 83 cm³) 4 K 20 h = 4 Lei 26 Bani. Während für eine Registertonne im Jahre 1864 bei der Donaumündung 3 Lei 75 Bani bezahlt wurden und heute nur noch 1 Lei 90 einschließlich Pilotengebühr. Oder eine Metertonne à 1000 kg Kapazität kostet bei dem Eisernen Tore' 1 K 57 = 1 Lei 67, und dieselbe Tonne kostet bei der Donaus mündung zwischen 0,39 und 0,67 Bani.

"Diese Rechnung ist aber nicht die richtige und den Tatsachen entsprechende. In unserer Hypothese haben wir einen Dampser à 1000 mt Rapazität, der mit 6000 mz oder 600 t Ware beladen ist, berücksichtigt. Wir haben aber gesehen, daß solch ein Dampser dieses Warengewicht nicht auswärts zu besördern vermag, infolge der mangelnden technischen Aussührung des Kanals.

"Ein Schleppdampfer kann nicht einen Kahn, der mit 600 t Ware beladen ist, nach sich ziehen. Dieses Quantum muß auf zwei Kähne verladen werden und das Schleppen muß somit zweimal erfolgen. In diesem Falle muß die Ladung solgende Taxen entrichten: die Taxe pro Metertonne für den Schleppdampfer und die zwei Kähne; die Taxe für die Ware, die auf den zwei Kähnen verladen ist; die Remorkierungstaxe für den Schleppdampfer und die zwei Kähne, und endlich die Remorkierungstaxe für die Ware. Also:

1.	1000 mt $ imes$ 20 h $ imes$ 2 Transporte $=$	400	K
	1500 mt der 2 Kähne $ imes$ 20 h $=$	300	,,
2.	$6000~\mathrm{mz}~\mathrm{Ware} imes 18~\mathrm{h}$ pro Meterzentner $=~.~.~.~.$	1080	,,
3.	$1000~\mathrm{mt} imes 5~\mathrm{h}$ für die Remorfierung des Dampfers $=$	50	,,
	$1500~{ m mt} imes 5~{ m h}$ für die Remorkierung der Kähne $=~$.	7 5	"
4.	6000 mz Ware \times 4 h für die Remorkierung der		
	$\mathfrak{Bare} = \ldots \ldots \ldots \ldots$	240	,,
	1 K = 1,064 Lei Total	2145	K
	= 2282	,128 🞗	ei.

"Alfo eine Metertonne koftet bei dem .Gifernen Tore' 2,28 Lei und bei der Donaumundung nur zwischen 0,39 und 0,67 Bani."

Kaßt man diese unerschwinglichen Durchgangsgebühren ins Auge, die bisher den Sandel mit den Zentralmächten und besonders mit Deutschland schwer geschädigt und den Berkehr auf diesem sonst jehr vorteilhaften Bafferweg fast unmöglich gemacht haben, so muß man gleich einsehen, daß die ganze Frage einer deutscherumänischen Wirt= schaftsgemeinschaft von der Lösung der brennenden Donaufrage abhängig ist. In seiner Doktordissertation "Die Donau als Binnenwasserîtraße Österreich-Ungarus 1914" versucht Alfred Zimmermann die ungarische Gebührenpolitik zu rechtfertigen, indem er auf die niedrige Berginsung von 1 % des in Sohe von 45 000 000 K angelegten Kapi= tals hinweist und indem er den Berkehrsrückgang auf die verschärfte Konkurrenz der Gesellschaften und auf die rumänischen Mißernten zurückführt. Trot dieser Rechtfertigung und Beschönigung kann man aber an der Tatsache nicht vorbei, daß diese unerschwinglichen Durch= gangsgebühren auf den Berkehr mit Naturnotwendigkeit hemmend wirken mußten. Deshalb kann man auch mit Recht behaupten, daß die Frage einer Wirtschaftsgemeinschaft auf das engste mit der Donaufrage verknüpft ist.

Die Lösung der Donaufrage und die Berschiffung unseres Getreides nach den Zentralmächten werden gewiß in manchen rumänischen Kreisen Widerspruch erregen. So weisen manche auf die Zukunft unserer Häfen, besonders des Hafens Konstanza, hin, dessen Aufschwung unter der Wirtschaftsgemeinschaft stark zu leiden haben wird. Denn sollte unser Getreide nicht mehr nach Konstanza kommen, so wird die Existenz dieses Hafens aufs Spiel gesetzt werden. Abgesehen davon, daß der Hafen Konstanza nicht unentbehrlich war, da die Häfen Braila und Galat wohl der Getreideausfuhr hätten entsprechen können, so wird doch im Falle einer Wirtschaftsgemeinschaft dieser Safen nicht darunter zu leiden haben, sondern im Gegenteil einen ungeahnten Aufschwung erleben. Man denke nur an die gewaltige Petroleum- und Holzausfuhr nach der afiatischen Türkei; daran, daß Konstanza der Stavelplat für die deutschen Waren werden kann, die für Rleinasien bestimmt sind, und man wird begreifen, daß die Zukunft unserer Häfen nicht gefährdet wird. Konstanza, aber auch Braila und Galat werden Knotenpunkte des Verkehrs zwischen Zentraleuropa und Anatolien werden. Daß Deutschland ein Interesse, sogar ein Lebensinteresse daran hat, die Waren auf der Donau bis jum Schwarzen Meer zu verschiffen und von unseren häfen aus weiter nach Asien zu befördern, liegt auf der Sand. Denn nach diesem Kriege werden dem deutschen Sandel im Mittelmeere vielleicht große Sindernisse entgegenstehen, während im Schwarzen Meere nur die schwache ruffische Botte dem deutschen Sandel Schwierigkeiten bereiten könnte. Angesichts dieser Sachlage wird man wohl in Deutschland einsehen, daß hohe Durchgangsgebühren bei dem "Eisernen Tore" diesen Transithandel unmöglich machen und man wird deshalb auch nicht zögern, auf eine Reform der unerschwinglichen Durchgangsgebühren hinzuarbeiten. Infolge dieser hoben Taxen hat bis jest der deutschetürkische Sandel das Mittelmeer als Bafferstraße benuten muffen, statt die viel fürzere Donauftrage. So koftete die Beforderung einer Metertonne Bare von Bestfalen über Samburg, Gibraltar, Mittelmeer nach Konstantinopel 5,18 Mk., und über die Donau etwa 14 Mk. Diese Bahlen sind genügend beweiskräftig, um die Bedeutung der Frage des "Gisernen Tores" für das Zustandekommen einer ebentuellen Wirtschaftsgemeinschaft zu beleuchten.

Die ungarische Regierung wird hoffentlich angesichts der großen deutschen und österreichischen Interessen zur Ermäßigung der Gesühren schreiten, die voraussichtlich auch für Ungarn ein besseres sisnanzielles Ergebnis liefern wird, als der gegenwärtige Zustand. Dann wird die Wirtschaftsgemeinschaft zum Wohle aller in Betracht kommenden Volkswirtschaften zustande kommen können.